International Transport Forum

2013
annual summit

HÖHEPUNKTE

FINANZIERUNGSKONZEPTE FÜR DAS VERKEHRSWESEN:
Zusammenfassung der Diskussionen

NORWAY
PRESIDENCY 2013

OECD

Das Weltverkehrsforum dankt allen Sponsoren, Partnern, Unterstützern und Ausstellern für Ihren Beitrag zum Gipfel 2013

Gold Sponsor

TOLL COLLECT
service on the road

TURKISH AIRLINES

Sponsoren

DEKRA

BOMBARDIER
the evolution of mobility

Mobility

FIA

Inhalt

Hauptreferate

Amartya Sen
Universität Harvard, Nobelpreisträger
08

John Micklethwait
Chefredakteur, ex Economist
11

Zusammenfassung der Diskussionen

Innovative Verkehrsfinanzierung
16

Richtig entscheiden: Die Bewertung von Verkehrsinvestitionen
17

Investitionen für Wachstum?
18

Öffentlich-private Partnerschaften: eine Bestandsaufnahme
19

Das Streben der Luftfahrtindustrie nach finanzieller Nachhaltigkeit
20

Bürgerbeteiligung: Wie kommen Öffentlichkeit und Nutzer mit an Bord?
21

Transport Innovation Talks
22

Ausgabenprioritäten setzen: Was kommt zuerst?
24

Netze verbinden: Finanzierung grenzüberschreitender Verkehrsprojekte
26

Die Zukunft im Blick: Langfristige Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur
27

Städtische und regionale Mobilität: Wer bezahlt?
28

Minister zur Verkehrsfinanzierung

Erklärung der Verkehrsminister
32

Publikumsöffentliche Ministersitzung
34

Runde Tische der Minister
38

Offizielles Foto
42

Anhang

Rednerliste
44

Veröffentlichungen zum Thema
46

Terminhinweis Weltverkehrsforum 2014
47

International Transport Forum
2013
Funding Transport
International Transport Forum
2013
annual summit

Verkehr finanzieren:
Blick zurück auf das Weltverkehrsforum 2013

Auf der ganzen Welt steigt der Mobilitätsbedarf rasant. Die Motorisierung der Schwellenländer schreitet in einem atemberaubenden Tempo voran. Bis 2020 soll die Anzahl der Kraftfahrzeuge weltweit einigen Schätzungen zufolge von mehr als 1 Milliarde auf gut 2 Milliarden anwachsen. In den nächsten 15 Jahren könnte sich, OECD-Prognosen zufolge, der Personenluftverkehr verdoppeln, die Luftfracht verdreifachen und das Containerhandling in den Häfen vervierfachen.

Die bestehende Infrastruktur ist nicht dazu in der Lage, einen solchen Nachfrageansturm zu bewältigen. Ohnehin muss sich unsere Verkehrsinfrastruktur neu ausrichten, um den Anforderungen der Nachhaltigkeit gerecht zu werden und um Nutzen aus der Digitalisierung zu ziehen. Und bereits heute macht sich der Wartungsmangel bemerkbar, der effiziente, qualitativ hochwertige Verkehrsdienstleistungen bedroht und Schienen, Brücken, Straßen, Kaianlagen und Landebahnen schleichender Erosion aufgrund ausbleibender Erhaltungsinvestitionen aussetzt.

Kurz gesagt: Wenn wir Handel und Wirtschaftswachstum mit den Chancen, die sie uns bieten, nicht abwürgen wollen, müssen wir in Infrastruktur investieren - und zwar heute noch. Die OECD schätzt, dass allein bis 2030 rund 11 Billionen US-Dollar allein in die Schlüsselinfrastruktur des Verkehrssektors investiert werden müssen.

Allerdings stehen die politischen Entscheidungsträger vor einem Dilemma: Fast überall stehen die Budgets infolge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise unter Druck wie noch nie zuvor, und die Sparpolitik dürfte noch eine ganze Zeit andauern.

In dem Maße, in dem Steuereinnahmen immer weniger als Finanzierungsquelle für Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen, sind politischen Entscheider – wenn sie den Zugang zum Verkehrsnetz und die Mobilität von Bürgern und Unternehmen verbessern wollen – gezwungen, geeignete innovative Ansätze für die finanzielle Seite der Gleichung zu finden.

Mit der Wahl des Themas „Finanzierungskonzepte für das Verkehrswesen" hat das Weltverkehrsforum 2013 also ein helles Schlaglicht auf eine für verantwortliche Politiker und ihre Regierungen wirklich brennende Frage gerichtet. Und ich bin fest überzeugt davon, dass das diesjährige Gipfeltreffen in Leipzig uns tatsächlich Lösungen nähergebracht hat, indem es die Verkehrsminister der ITF-Länder und viele Wirtschaftsführer - insgesamt 1000 Teilnehmer aus zusammen 79 Nationen – zusammenbrachte, um Ideen zu testen, sich mit Fachleuten auszutauschen, die eigene Wahrnehmung der Finanzierungsproblematik zu prüfen und neue Lösungswege zu erkunden.

Mit Nobelpreisträger Amartya Sen und Economist-Chefredakteur John Micklethwait hatten wir einen außergewöhnlichen Ökonomen und einen führenden Analytiker des Zeitgeschehens, die mit pointierten und überaus anregenden Referaten den Maßstab für die Diskussionen in Leipzig setzten. Beide unterstrichen die volkswirtschaftlichen Argumente für Investitionen in den Verkehr als Motor für mehr Wachstum.

Elf Plenar- und Podiumsdiskussionen, drei Minister-Rundtische und ein Dutzend Nebenveranstaltungen - von Partnerorganisationen ausgerichtet - behandelten im Verlauf der drei Tage so gut wie jeden Aspekt der Finanzierungsfragen: von einer Bestandsaufnahme öffentlich-privater Partnerschaften über die Prioritätensetzung bei Investitionsentscheidungen bis hin zu neuen Konzepten, die den Verkehrssektor attraktiver für private Kapitalgeber machen können.

Die Ministersitzung unter Vorsitz der norwegischen Ministerin für Verkehr und Kommunikation, Marit Arnstad, wurde durch drei anregende Präsentationen von Vorstandsvorsitzenden führender Unternehmen aus Australien, der Türkei und China bereichert. Dies erlaubte es, zentrale Fragen der Zusammenarbeit zwischen Staat und Privatwirtschaft direkt zu thematisieren.

In ihrer gemeinsamen Erklärung bekunden die in Leipzig versammelten Verkehrsminister ihre Entschlossenheit, eine Politik zu verfolgen, mit der eine nachhaltige Finanzierung des Verkehrssektors sichergestellt werden kann. Sie unterstreichen, dass die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen die grundlegende gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs reflektieren muss.

Voraussetzung dafür, so die Feststellung der Minister, sind stabile Finanzierungslösungen, welche eine langfristig angelegte Verkehrspolitik unterfüttern. Dazu bedarf es der Verankerung der Finanzierung in dem durch den Verkehr erbrachten Nutzen. Nicht zuletzt muss die Finanzierungspraxis mit dem strategischen Richtungswandel im Verkehrssektor in Deckung gebracht werden sowie Entscheidungsverfahren sicherstellen, dass Gelder möglichst effizient eingesetzt werden.

Das Finanzierungsdilemma des Verkehrssektors wird nicht so bald verschwinden; dass in Kürze eine Patentlösung gefunden wird, ist unwahrscheinlich. Doch Leipzig 2013 war ein erster, großer Schritt um das Dilemma systematisch anzugehen. Das Weltverkehrsforum 2013 hat gezeigt, dass Regierungen in der ganzen Welt aktiv über das Thema nachdenken und dabei sind, sich den neuen Realitäten anzupassen. Es erlaubte politischen Entscheidungsträgern, ihre eigenen Erfahrungen aus einem umfassenden internationalen Blickwinkel zu überprüfen und ihre Ideen im Licht der Sicht anderer weiterzuentwickeln.

So hat das Weltverkehrsforum 2013, meine ich, ein gemeinsames Verständnis der anstehenden Herausforderungen befördert und dazu beigetragen, die Perspektive in den ITF-Mitgliedsländern einander anzunähern. Das an sich ist bereits ein bedeutsamer und wertvoller Erfolg, der in den kommenden Jahren Früchte tragen sollte. Einige der in Leipzig angesprochenen Ideen werden sich als Keimzellen nützlicher Instrumente erweisen, die den Werkzeugkasten der Politik bereichern und so helfen werden, das Finanzierungsdilemma zügiger und effektiver in den Griff zu bekommen.

Diese Broschüre, die die inhaltlichen Debatten in Leipzig zusammenfasst, soll helfen, die Erkenntnisse des Weltverkehrsforums 2013 weit über das Ereignis selbst hinauszutragen. Wenn wir uns vom 21. bis 23. Mai 2014 anlässlich des nächsten Weltverkehrsforums zum Thema „Verkehr für eine Welt im Wandel" wieder in Leipzig treffen, werden wir dies auch dazu nutzen zu überprüfen, welche Fortschritte wir bei der Bewältigung des Finanzierungsdilemmas erzielt haben. Ich freue mich auf ein Wiedersehen in Leipzig!

José Viegas
Generalsekretär des Weltverkehrsforums

Transport Forum

Hauptreferate

Amartya Sen
Universität Harvard,
Nobelpreisträger
08

John Micklethwait
Chefredakteur,
The Economist
11

Amartya Sen
erhielt 1998 den Nobelpreis in Wirtschaftswissenschaften für seinen Beitrag zur Wohlfahrtsökonomie und der Theorie der kollektiven Entscheidungen. Der indische Staatsbürger ist Professor für Ökonomie und Philosophie an der Harvard University, Distinguished Fellow am All Souls College, Oxford, und Fellow am Trinity College, Cambridge, dem er von 1998 bis 2004 vorstand. Er war damit der erste asiatische Rektor eines College in Cambridge. 2012 war er zudem der erste Nichtamerikaner, der mit der National Humanities Medal ausgezeichnet wurde. Sens Bücher wurden in mehr als 30 Sprachen übersetzt.

„Verkehr ist fester Bestandteil des Wirtschaftswachstums“

Amartya Sen

„Wenn die Welt heute reicher ist als es sich unsere Ahnen jemals vorgestellt haben, so verdanken wir das in erster Linie, wie Adam Smith vor mehr als 200 Jahren bemerkte, der Entwicklung des Handels, der den Einsatz von Skaleneffekten und den Ausbau von Fertigkeiten gefördert hat.

Im Rahmen der Verkehrsfinanzierung dürfen wir die wesentliche Tatsache nicht aus den Augen verlieren, dass die Einsparungen durch die Arbeitsteilung, die zu den wichtigsten Quellen des Wohlstands vieler Menschen in unserer Welt gehören und den Lebensstandard anderer ebenfalls steigern könnte, ganz wesentlich von den verfügbaren Verkehrswegen abhängen.

Als er diese zentrale ökonomische These aufstellte, bezog sich Adam Smith nicht nur auf den Handel seiner Zeit, sondern unterstrich auch, wie stark frühe Zivilisationen in der ganzen Welt von schiffbaren Flüssen abhingen, und nannte Beispiele für den Rohstoffhandel auf den Wasserwegen von Ägypten, China, Indien und in anderen Regionen.

Die Bedeutung des Verkehrs

In Bezug auf die Verkehrsfinanzierung sind zahlreiche unterschiedliche Aspekte zu erwägen. Ich werde mich hier auf drei Fragen beschränken. Die erste, die ich bereits erwähnt habe, ist die grundlegende Bedeutung des Verkehrs für das Wachstum und die Verteilung des wirtschaftlichen Wohlstands in der Welt.

Die zweite Frage betrifft die besondere Rolle, die dem Verkehr und seiner Finanzierung vor dem Hintergrund der heutigen weltweiten Rezession zukommt, sowie die Rolle, die Verkehrsinvestitionen als Stimulus für Wirtschaftswachstums in einer Epoche der Sparpolitik spielen - oder auch nicht spielen - können.

Die dritte Frage behandelt die Notwendigkeit, ökologische Überlegungen in das Nachdenken über die künftige Entwicklung des Verkehrs einzubeziehen: seine Förderung, Regulierung und Beschränkung mit Blick auf den Erhalt der Umwelt auf globaler - wie auf lokaler - Ebene.

Ich übergehe die Rolle, die der Verkehr beim Zusammenbringen von Menschen über die Grenzen von Nationen und Regionen hinweg spielt. Die Zunahme von Kontakten und der Kommunikation zählt zu den Hauptfaktoren, die zum Fortschritt der Zivilisation beigetragen haben, wie es David Hume im 18. Jahrhundert mit bemerkenswertem Scharfsinn voraussah.

Wenn der Versuch, dem Euro-Raum mit einem strengen Sparkurs und vielen Entbehrungen eine Einheitswährung aufzuzwingen, bei den Bürgern verschiedener europäischer Länder Unzufriedenheit hervorgerufen hat, so könnte die Verfügbarkeit bequemerer und billigerer Verkehrsangebote mit innovativen Arrangements wie einem günstigen „Euro-Pass“ die genau gegenteilige Wirkung haben.

Aufgeklärtes Denken

In den letzten zwei oder drei Jahrzehnten wurde immer wieder gerne festgestellt, dass die Ausgaben für Verkehrsinfrastruktur in den Industrieländern gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) stagnieren oder sogar leicht sinken, während der Anteil der Infrastrukturinvestitionen am BIP in den Schwellenländer um mehr als 150 Prozent gewachsen ist.

Die Ursachen sind leicht zu erklären, denn Industriestaaten besitzen bereits dichtmaschige Verkehrsnetze, während der Ausbau der Verkehrs fester Bestandteil des Wirtschaftswachstums ist, welches in den Schwellenländern viel höher liegt als in den Industrieländern.

Diese offenkundige Verbindung eingehender zu erläutern bringt wenig Gewinn, aber eine Reihe anderer Aspekte verdienen unser Augenmerk. Wenn die Industriestaaten Europas und Nordamerikas endlich wieder schneller wachsen wollen - und das müssen sie wohl, wenn sie der aktuellen Malaise entrinnen wollen – muss der Trend bei der Verkehrsinfrastruktur kräftig nach oben korrigiert werden, anstatt den der Vergangenheit fortzuschreiben. Und da Infrastrukturentwicklung Zeit braucht, ist neues Denken bei diesem Thema womöglich überfällig.

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Wenn wir von der Bedeutung des Verkehrs für wirtschaftlichen Wohlstand sprechen, ist ebenfalls zu beachten, dass viele der ärmeren Volkswirtschaften noch keine Schwellenländer sind. Die Behebung der hartnäckigen Armut in vielen Teilen Afrikas, Asiens und Lateinamerikas verlangt systematische und zukunftsorientierte Verkehrsplanung unter besonderer Berücksichtigung einer Expansion.

Der neugewonnene Wohlstand ist auch in den sogenannten Schwellenländern oft begrenzt und ungleichmäßig verteilt. Der Ausbau einer Chancen schaffenden Verkehrsinfrastruktur kann sehr wichtig sein bei der Verringerung von Armut und Förderung der Verteilungsgerechtigkeit - selbst in Ländern, die bereits ein hohes Wirtschaftswachstum verzeichnen.

So wie das Angebot an Mikrokrediten und wirtschaftliche Selbstorganisation von Armen in vielen Fällen ein Motor für Armutsbekämpfung und eine gerechtere Verteilung des wirtschaftlichen Fortschritts sein kann, so kann der Ausbau der Verkehrsnetze jenen Menschen helfen, die im Wettlauf um wirtschaftlichen Wohlstand nicht mitkommen.

Rezession, Austerität und die Rolle des Verkehrs

Ich wende mich jetzt der zweiten Leitfrage zu, der Bedeutung des Ausbaus des Verkehrs in einer von Rezession und Sparzwang geprägten Welt.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist teuer und die Versuchung, bei den Ausgaben für Verkehrswege zu sparen, ist groß in einer unter Druck stehenden Volkswirtschaft, die die öffentlichen Ausgaben senken muss und in der es keinen unmittelbaren Expansionsdruck auf den Verkehrssektor gibt

Ich habe bereits erwähnt, dass die Infrastruktur in Europa und Nordamerika unter Druck kommen könnte, sobald dort die Wirtschaft zu wachsen beginnt. Und da der Ausbau von Infrastruktur, wie ich ebenfalls bereits erwähnt habe, Zeit in Anspruch nimmt, könnte es sein, dass wir bereits jetzt einigermaßen dringend unser Augenmerk auf die Zukunft richten sollten.

Über diese einfachen Tatsachen hinaus stellt sich auch die schwierigere - und deshalb auch unvermeidlich strittige - Frage, ob Ausgaben und Investitionen für Verkehr die Konjunktur und das Wirtschaftswachstum wirklich ankurbeln.

Ich habe auf den ökonomischen Fehler einer willkürlichen Sparpolitik hingewiesen, seit

„Verkehr ist fester Bestandteil des Wirtschaftswachstums"
Amartya Sen

diese als vermeintliche Kur für ausufernde Haushaltsdefizite und Staatsschulden in den EU-Ländern eingeführt wurde. Ich habe das zum Beispiel im Mai 2011 anlässlich einer Tagung der Weltbank und der OECD in Paris getan, in einer Rede mit dem Titel „Entwicklung durch Wachstum". Ich habe auch in den Zeitungen *Le Monde, La Repubblica, The Guardian* und *New York Times* darüber geschrieben – ohne jede Wirkung, soweit ich es beurteilen kann. Die Entscheidungsträger in Europa hatten andere Vorstellungen und wollten trotz der Kritik vieler Ökonomen nicht davon abweichen.

Reformen und Sparen trennen

Das Ergebnis der strengen Sparpolitik in Bezug auf den Abbau der Defizite und Schuldenberge ist kläglich. In den USA dagegen ist das Verhältnis Defizit zu BIP dank des Wirtschaftswachstums gesunken – wie Wachstum auch in der Vergangenheit das Patentrezept zur Schuldensenkung war, etwa nach dem Zweiten Weltkrieg und in Bill Clintons Amtszeit. Der wachstumsorientierte Ansatz findet immer mehr Anhänger, so zum Beispiel mit einigen sofortigen Erfolgen in Japan - jedoch nicht, oder zumindest noch nicht, in Europa.

Wir müssen uns fragen, warum es in der Debatte zu solchen Missverständnissen kam und aus welchen Gründen die Austerität als Allheilmittel angepriesen wurde, damit wir die heutigen Probleme klarer erkennen können. Die Antworten auf diese Fragen sind auch für die Debatten über die Verkehrsfinanzierung relevant.

Europa braucht zweifelsohne dringend institutionelle Reformen. Aber so dringend diese Notwendigkeit auch sein mag, so sollten die guten Gründe für eine Reform der Institutionen wohl unterschieden werden von imaginierten Rechtfertigungen für eine willkürliche Sparpolitik. Weil beide in einen Topf geworfen werden, als ob es sich um eine untrennbare chemische Verbindung handelte, ist es sehr schwierig, Reformen einzufordern, ohne gleichzeitig Haushaltskürzungen vorzunehmen.

Ein Opfer dieser Vorgehensweise waren die dringen angezeigten Reformen selbst, da mit dem Widerstand der Wähler gegen den Sparkurs automatisch auch der gegen institutionelle Reformen erstarkte. Dazu kamen noch die fürchterlichen Folgen der Austerität auf das Leben der Menschen in Form von unzumutbaren Härten und massiver Arbeitslosigkeit.

Eine weitere kontraproduktive Folge der Sparpolitik war der Verlust an Produktivkräften und mit der Zeit auch der Verlust von Kenntnissen als Ergebnis anhaltend hoher Arbeitslosigkeit unter jungen Menschen. Die Ausbildung von Fertigkeiten, auf deren Bedeutung für den Fortschritt der Menschheit und der Wirtschaftsentwicklung Adam Smith hinwies und in deren Rahmen Verkehr und Handel von ihm besonders herausgestellt wurde, geriet durch die Verknüpfung ungerechtfertigter Austerität mit notwendiger Reform ins Hintertreffen.

Weltweit müssen viele Länder ihre Institutionen weiter reformieren. Aber sie brauchen kein Spardiktat, sondern das Gegenteil. Wenn man über Investitionen und Verkehrsinfrastruktur nachdenkt, wird man zu dem Ergebnis kommen, dass der Ausbau dieses Sektors Reformen nicht erschwert, dagegen der Wirtschaft einen starken Schub verleiht, so der Prozess denn gut gesteuert wird. Das ist der Kontext, vor dem die Herausforderung der Verkehrsfinanzierung nach meinem Dafürhalten betrachtet werden müssen, insbesondere in Europa.

Die ökologische Herausforderung

Ich wende mich jetzt den letzten beiden Punkten zu. Was ist mit der Umwelt? Eines der stärksten Argumente gegen den Ausbau des Verkehrssektors ist die Ansicht, dass dies fürchterlich für die Umwelt wäre. Diese Haltung spiegelt sich, wenngleich implizit, auch darin wider, dass die Besteuerung von Emissionen, etwa von Kohlendioxid, für Treibstoffe sehr viel höher ist als für Heizöl.

Es gibt selbstverständlich viele Aspekte hier, die erwogen werden müssen, und die Frage ist sicher sehr komplex. Aber wenn der Verkehr wesentlich ist für das Wirtschaftswachstum und die Einbindung der benachteiligten Bevölkerungsgruppen, die nicht in den Nutzen des Gesamtwachstums kommen, dann ist der gut durchdachte Ausbau des Transportsektors zentral für die Verbesserung der Lebensqualität, insbesondere jener benachteiligten Gruppen.

Wenn wir über Verkehr sprechen, dann nicht nur über Luxus wie den Orientexpress, sondern über Notwendigkeiten wie Handel, wirtschaftliche Zusammenarbeit oder Tourismus; Dinge also, durch die Menschen Arbeit finden, Geld verdienen und ihre Wohlbefinden und ihre Freiheit mehren. Wir müssen diese zentralen Punkt anerkennen, wenn wir auch darüber hinaus die Anforderungen auf öffentlicher Ebene zu berücksichtigen haben.

Hier gilt es, mindestens zwei zusätzliche Fragen zu beantworten. Die erste hat zu tun mit dem Umstand, dass die Entwicklung erneuerbarer Energieträger selbst eine Herausforderung an den Umweltschutzes sein kann und deshalb die Lagerung, Übertragung und Beförderung von Energie für den Verkehr schon jetzt dringend näher erforscht werden müssen. Es gibt hier die verschiedensten Probleme, so zum Beispiel, wie Sonnen- oder Windenergie, die nicht gleichmäßig erzeugt wird, permanent zur Verfügung gestellt werden kann, oder wie nicht-fossile Brennstoffe in der Luftfahrt eingesetzt werden können.

Die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen muss auf vielen verschiedenen Ebenen umfassend erforscht werden. Kurz gesagt, wir brauchen die unterschiedlichsten Forschungsprojekte in Naturwissenschaft und Technik um das Problem des Energieverbrauchs im Verkehrsbereich zu lösen. Dies kann von immenser Bedeutung für Verkehr und Handel und deren Rolle für wirtschaftlichen Fortschritt und Armutsbekämpfung sein.

Einfluss auf die gesellschaftliche Entwicklung

Eine weitere relevante Frage im Kontext der verkehrsbedingten Umweltbelastung ergibt sich aus der bekannten Tatsache, dass eine Reihe von Verkehrsträgern weniger Energie insgesamt verbrauchen als andere.

Der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, zum Beispiel durch den Ausbau des Schienennetzes, kann die Nutzung energieintensiver Beförderungsarten für Menschen und Güter, etwa von privaten Autos oder Kraftfahrzeugen insgesamt, senken. All das setzt intensive öffentliche Diskussion ebenso voraus wie durchdachte politische Entscheidungsfindung.

Diese und damit verbundene verkehrspolitische Fragen sind nicht nur wichtig für die Umwelt und eine nachhaltige Entwicklung, sondern haben auch Nutzen darüber hinaus, etwa die Schaffung einer Gesellschaft mit guten öffentlichen Einrichtungen für die Bürger und einem interaktiveren gesellschaftlichen Zusammenleben. Hier muss ich enden, weil meine Zeit abgelaufen ist, aber nicht ohne zu unterstreichen, dass die gesellschaftlichen Aspekte der Verkehrsplanung nicht weniger wichtig sind als die wirtschaftlichen." ■

(Zur Verbesserung der Lesbarkeit wurde das gesprochene Wort leicht überarbeitet.)

„Infrastruktur hat ein Imageproblem“

John Micklethwait

„Ich werde mich auf eine scheinbar dumme Frage konzentrieren: Warum investieren Regierungen derzeit nicht mehr in Verkehrsinfrastruktur und in Infrastruktur allgemein? Diese Frage teilt sich in zwei Aspekte. Der erste ist ein Konzept, das alle in diesem Raum vermutlich als selbstverständlich zutreffend betrachten, obwohl ich nicht sicher bin, ob alle anderen diese Ansicht teilen: dass Regierungen mehr investieren sollten.

Der zweite Aspekt lautet: Aus welchem Grund gibt es nicht genügend öffentliche Investitionen in Verkehr und Infrastruktur? Weil die Politiker, selbstverständlich mit Ausnahme der 50 Verkehrsminister hier, dickköpfiger und dümmer geworden sind? Gibt es länderspezifische Gründe? Oder haben wir ein Gleichgewicht hinsichtlich dessen, was ich die politische Ökonomie rund um solche Entscheidungen nennen würde? Ich habe den Verdacht, dass der zweite Grund eine Rolle spielen könnte.

Aber betrachten wir den ersten Aspekt. Investieren wir generell weniger in Verkehr und Infrastruktur, obwohl wir eigentlich der Meinung sind, dass wir mehr investieren sollten? Die Menschen außerhalb dieses Raums würden diese Frage verneinen. Wenn ich ein Bürger Leipzigs wäre und mich umsähe, würde ich die ziemlich ausgezeichnete deutsche Infrastruktur sehen. Ich würde anmerken, dass zurzeit Sparzwang herrscht, dass schwierige Entscheidungen zu treffen sind und ich würde beschließen, dass höhere Ausgaben für Infrastruktur eigentlich nicht dringend nötig sind. Dazu kann man noch die Sorgen um die Umwelt nehmen, die Amartya Sen bereits erwähnt hat. Aber insgesamt gesehen ist es klar, dass wir insbesondere im Westen in dieser Rezession weniger in Verkehrsprojekte investiert haben, als wir normalerweise hätten.

Ich möchte das am Beispiel der Vereinigten Staaten verdeutlichen. Amerika ist in vieler Hinsicht ein Sonderfall, aber es ist vielfältiger und größer als die meisten anderen Länder und deshalb ein guter Ausgangspunkt. Es gibt meiner Ansicht nach vier Gründe, warum die USA mehr investieren sollten. Der erste Grund, und ich entschuldige mich bei den anwesenden Amerikanern, ist einfach: Ihre Infrastruktur ist miserabel. Der Großteil davon wurde vor 50 oder 60 Jahren gebaut, einiges datiert von Anfang des 20. Jahrhunderts. Es ist erstaunlich, dass fünf Jahre nach jenem Brückeneinsturz in Minnesota, der 13 Menschenleben forderte, heute landesweit noch 70 000 Brücken, rund 11 Prozent des Bestands, als baufällig eingestuft werden. Das kostet Geld. Die Amerikaner geben jährlich 67 Milliarden US-Dollar für Autoreparaturen aus, die durch Straßenschäden verursacht werden. Verschwendete Zeit und vergeudeter Kraftstoff schlagen mit 78 Milliarden US-Dollar zu Buche und Verkehrsunfälle mit 230 Milliarden. Ich sollte zugeben, dass diese Zahlen vom US-Ingenieursverband stammen, der ein gewisses Eigeninteresse am Bau von Straßen hat.

Gute Gründe zum investieren

Aber so ziemlich alle Ökonomen, die sich damit beschäftigt haben, kommen auf ungefähr dieselben Zahlen und zu dem selben Schluss: dass Amerika nicht genug in Infrastruktur investiert. Vergangenes Jahr ermittelte das Center for American Progress, eine Denkfabrik, dass die USA gerade etwa die Hälfte der 262 Milliarden US-Dollar ausgeben, die jährlich für die Modernisierung der Verkehrswege nötig wären. Das ist also der erste Grund, mehr zu investieren.

Zweitens, und Amartya Sen hat diesen Aspekt ebenfalls unterstrichen: Da wir Aspirin Rattengift bevorzugen, sollten wir auch annehmen, dass Regierungen derzeit die Ausgaben erhöhen und Geld in Infrastruktur stecken, weil das insgesamt gesehen die beste der zu Gebote stehenden Maßnahmen ist, um Wachstum und Beschäftigung zu fördern. Als die Ökonomen Präsident Obamas Konjunkturpaket untersuchten, kamen sie zu dem Schluss, dass Investitionen in Infrastruktur einen Multiplikator von 1 zu 2,5 haben. Das heißt, dass jeder zusätzlich ausgegebene Dollar die Wirtschaftsaktivität um das 2,5-fache erhöht, was etwa 30 Prozent produktiver ist als Steuersenkungen.

Drittens: Es ist für Regierungen im Moment äußerst billig in Infrastruktur zu investieren, solange man sie als langfristige Anlagen betrachtet. Der amerikanische Staat kann sich heute für ein paar Prozentpunkte Geld leihen: Er kann langfristig und billig Geld aufnehmen. Derzeit gibt es auch viele Staaten in Asien, die ihr Geld anlegen wollen und viel von Infrastruktur verstehen, sowie zahlreiche Pensionsfonds und Versicherungsgesellschaften, die nach langfristigeren Anlagen suchen, um ihre künftigen Verpflichtungen abzudecken.

Schließlich sollte es, meine ich, im Fall der USA sozusagen auch eine Frage des Nationalstolzes sein. Dass die USA ihre Infrastruktur nicht hinbekommen, zählt - besonders in einer Zeit, in der Amerika von aufstrebenden Nationen wie China herausgefordert wird. ‚Ist das ein Land, das noch großes leisten kann?', fragte der Leiter der US-Handelskammer zu Beginn dieses Jahres.

Natürlich gilt das nicht uneingeschränkt. In den US-Bundesstaaten geschieht momentan eine Menge. Kalifornien, der Bundesstaat, den ich am besten kenne, hat plötzlich begonnen, wieder Mittel für Infrastruktur auszugeben. Mitch Daniels, der ehemalige Gouverneur von Indiana, den die Republikaner vielleicht vergangenes Jahr als Präsidentschaftskandidaten hätten nominieren sollen, hat in seinem Staat besonders Druck gemacht für Infrastrukturinvestitionen. Aber es besteht, glaube ich, kein Zweifel, dass die USA nicht genug ausgeben, speziell in dieser Erholungsphase, im Vergleich zu früheren Rezessionen.

Teil der Lösung

Die USA sind darin nicht allein. Die Amerikaner haben zwar eine etwas schlechtere Infrastruktur, aber sie sind nicht die Einzigen, die Investitionen in die Infrastruktur nicht zum Teil der Lösung machen. Als in Großbritannien die Konservativen an die Regierung kamen, haben sie sofort bei der Infrastruktur gespart statt an anderen Stellen. Um das beträchtliche Budget, mit dem die EU die europäische Wirtschaft ankurbeln soll, gab es einige Aufregung – an der vielleicht einige heute hier Anwesenden beteiligt waren -, um den Anteil der Infrastrukturausgaben deutlich anzuheben. Daraus resultiert eine Verdreifachung dieses Postens auf 50 Milliarden Euro. Das klingt beeindruckend - bis man sich klarmacht, dass die Ausgaben für den Kohäsionsfonds bei 290 Millionen und für direkte Agrarsubventionen bei 283 Milliarden Euro liegen.

In dieser Rezession haben wir nicht wie früher Geld in die Infrastruktur gepumpt. Nun meine zweite Frage. Warum? Warum diesmal nicht?

Meine Antwort lautet, dass es dafür viele spezifische Gründe gibt. Im Fall

John Micklethwait
ist seit 2006 Chefredakteur des britischen Economist, dessen Auflage er auf über 1,5 Millionen in 200 Ländern verkaufte Exemplare steigerte. Nach dem Studium der Geschichte am Magdalen College, Oxford, arbeite Micklethwait als Banker, bevor er als Finanzmarktredakteur zum Economist wechselte. Er ist Ko-Autor von fünf Büchern zu Wirtschaftsthemen, Globalisierung und den Vereinigten Staaten, aus denen er fünf Jahre lang als Korrespondent berichtete. 2010 wählte ihn die British Society of Magazine Editors zum „Chefredakteur der Chefredakteure".

„Infrastruktur hat ein Imageproblem"

John Micklethwait

der amerikanischen Fernstraßen gibt es das Problem des Highway Trust Fund zur Finanzierung des US-weiten Autobahnsystems. Er wurde vom Kongress geschaffen und wird von einer Mineralölsteuer gespeist, die 18,4 US-Cents je Gallone (3,78 Liter) beträgt. Dieser Betrag wurde seit 1993 nicht angehoben, er ist nicht inflationsgebunden und jedes Jahr Gegenstand heftigen Streits. Das Congressional Budget Office geht davon aus, dass der Fonds nächstes Jahr austrocknet. Das ist ein landesspezifisches Problem.

Der Flughafen Heathrow ist ein ähnliches Beispiel. Dort hat die britische Regierung bis jetzt diverse Nicht-Lösungen vorgeschlagen. Vielleicht eine Anreihung individueller Fehlentscheidungen. Aber wenn man etwas tiefer schürft, sieht man die strukturellen Gründe, warum diese Dinge nicht funktionieren.

Ich würde erstens sagen, dass Infrastruktur ein Imageproblem hat. Ja, die Menschen mögen es, wenn der Staat zahlt. Aber Infrastruktur zu bauen ist auch eine besonders auffällige Art und Weise, etwa falsch zu machen. Der Economist wurde unter anderem gegründet, um den Eisenbahn-Boom der 1840er Jahre zu analysieren. Ich bin jemand, der in Eurotunnel-Aktien investiert hat. Deshalb muss man mich nicht daran erinnern, dass solche Dinge schiefgehen können. Wenn sie in den USA Infrastruktur erwähnen, dann erzählen die Leute sofort von Brücken, die nirgendwohin führen. In Spanien führt das Thema zu Debatten über die nutzlosen Flughäfen Castellon und Ciudad Real. Wähler mögen es gerne möglichst groß und neu, aber sie sind argwöhnisch was die Einzelheiten angeht.

Ein Problem der Buchführung

Zweitens glaube ich, dass es ein schlichtes Problem der Buchführung gibt. Ausgaben für Infrastruktur werden zu oft unter laufenden Ausgaben verbucht. Die Konservativen, die eigentlich meinten, Großbritannien solle mehr Geld in Infrastruktur investieren, sind letztendlich davor zurückgeschreckt, weil sie fürchteten, der allgemeine Haushalt würde so in die Höhe getrieben werden. Seltsamerweise unterscheidet sich die Buchführung der öffentlichen Hand von der der Unternehmen. Niemand würde eine Hypothek aufnehmen und erwarten, dass diese mit den Ausgaben für die chemische Reinigung zusammengeworfen werden, aber genau so funktionieren viele öffentliche Verwaltungen noch.

Drittens haben öffentlich-private-Partnerschaften bisher scheinbar keinen durchschlagenden Erfolg. Ich bin erstaunt, wie niedrig ihre Zahl etwa in den USA ist. Nur sehr, sehr wenig Geld ist auf diesem Weg bisher geflossen.

Zu guter Letzt kommt es jedoch wohl auf zwei Sachen an: Erstens die Politiker. Es scheint mir, dass die Politiker immer noch genauso sind wie eh und je. Politiker wollen immer drei völlig widersprüchliche Dinge von Infrastrukturprojekten. Sie wollen, dass der Bau sofort beginnen kann. Sie wollen möglichst beindruckende Projekte. Und sie wollen möglichst billige Projekte. Diese Vorstellungen sind komplett unvereinbar.

Politiker wollen ein baufertiges Projekt nicht nur, weil so das Geld sofort in die Wirtschaft gepumpt wird, sondern auch, um sich vor geschäftigen Bulldozern oder riesigen Rohrleitungen fotografieren zu lassen. Es macht keinen Spaß, große Infrastrukturmaßnahmen zu planen, nur damit sie dann der Nachfolger präsentiert. Zweitens wollen sie Großprojekte. Großbritannien plant, durch einen neuen Hochgeschwindigkeitszug den Süden des Landes besser mit dem Norden zu verbinden. Die meisten Untersuchungen sagen, dass dies auch erreicht werden kann, indem man einige Bahnsteige verlängert und den Verlauf der Trasse begradigt. Aber wenn ich Premierminister David Cameron wäre, würde ich nicht in die Geschichte eingehen wollen als der Mann, der einen Bahnsteig verlängert hat. Sein Rivale Boris Johnson, der Londoner Bürgermeister, hat dagegen aus einer etwas fantastischen Vision eines Flughafens in der Themse-Mündung, genannt ‚Boris Island', enormen politischen Profit gezogen. Politiker mögen große Projekte. Und sie mögen sie billig. Es hat sich also nicht geändert, die Politiker sind nicht grundlegend anders als in früheren Epochen.

Was also hat sich geändert? Es hat wohl etwas mit dem Lobbying zu tun und mit der öffentlichen Meinung zu diesen Fragen. Und hier beziehe ich mich auf einen Ökonomen namens Mancur Olson, der 1965 das Buch ‚Logik des kollektiven Handelns' schrieb. Olson untersuchte darin das Konzept des persönlichen Interesses und des öffentlichen Interesses, und behauptete, dass Gruppen insgesamt gesehen immer spezifischer ausgerichtet und immer zielorientierter würden. Der Grund dafür ist folgender: Wenn Sie eine breit ausgerichtete Interessensgruppe gründen, wird diese viele Trittbrettfahrer anziehen, die in ungefähr derselben Lage sind wie Sie. Anders als diese wenden Sie aber wirklich viel Geld, viel Energie und viel Zeit auf, um Ihre Sache zu verfolgen. Ein Runder Tisch für Unternehmer etwa bietet Vorteile für viele. Eine Einrichtung wie der Nationale Baumwollrat aber - eine äußerst tugendhafte Organisation, welche die amerikanischen Regierung seit den 1930er Jahren um Geld für Baumwollfarmer erpresst - hat für diese ganz unmittelbaren Mehrwert, der Unternehmer-Rundtisch dagegen deutlich weniger.

Was hat das mit Verkehr zu tun? Nehmen wir das Beispiel Kalifornien. Die Autobahnen, Universitäten und sonstigen Anlagen, die heute in Betrieb sind, wurden in den 1950er und 1960er Jahren gebaut, als eine breite Unternehmerelite geschlossen die Idee des Wirtschaftswachstums unterstützte. Es gab eine gesellschaftliche Gruppe, die dies gemeinsam vertrat. Die Unternehmer waren wohl tendenziell weiß, protestantisch und gegen Steuererhöhungen; aber generell gefiel ihnen Fortschritt als Zielrichtung für Kalifornien.

Verschiebung der Kräfte

Seitdem ist der Lobbyismus in Kalifornien, und ich würde sagen überall auf der Welt, immer partikularer geworden. Die Handelskammer ist Branchenverbänden gewichen, diese dem Verband der Halbleiterhersteller und der wiederum dem Lobbyismus von Einzelunternehmen. Unternehmen neigen dazu, sich für sehr viel spezifischere Interessen einzusetzen, das lässt sich überall beobachten. Man sieht es etwa in der Debatte über Heathrow, dessen Ausbau die Wirtschaft als Ganzes braucht, wo aber viele Einzelunternehmen nicht bereit sind, das Projekt zu unterstützen.

Gleichzeitig hat sich die Dynamik des öffentlichen Interesses in der entgegengesetzten Richtung entwickelt. Wenn Sie im Vorfeld gegen ein Projekt opponieren wollen, dann gibt es heute immer mehr Möglichkeiten, es zu stoppen. Was die erwähnte Hochgeschwindigkeits-Bahnlinie in Großbritannien betrifft, so war ich erstaunt, wie viele Frauen, die ich vielleicht irgendwann einmal auf Partys in den 1970ern kennengelernt hatte, meine E-Mail-Adresse herausgefunden haben, um mir von aufregenden neuen Gutachten zu berichten, die begründen, warum keine Bahnlinie durch ihren Garten führen sollte. Heute gibt es viel mehr Möglichkeiten, gegen Infrastrukturprojekte zu protestieren.

Meine Schlussfolgerung ist, dass Infrastruktur - ob es uns nun gefällt oder nicht - immer mehr dem Freihandel ähnelt: etwas, das uns allen Nutzen bringt, dessen Kosten im Vorfeld aber sehr hoch sind. Wie also können wir dieses Problem entschärfen? Brauchen wir zweckbestimmte Steuern? Soll der Verkehrssektor zu einer Art öffentlichem Versorgungsunternehmen werden? Brauchen wir mehr regulierte Anlagen oder Verkehrsfonds? Solche Problematiken ergeben sich, glaube ich, im Wesentlichen aus der dummen Frage, die ich zu Beginn gestellt habe. Aber sie haben sich grundlegend geändert durch die Verschiebung im Gleichgewicht der Kräfte." ■

(Zur Verbesserung der Lesbarkeit wurde das gesprochene Wort leicht überarbeitet.)

Zusammenfassung der Diskussionen

Innovative Verkehrsfinanzierung 16

Richtig entscheiden: Die Bewertung von Verkehrsinvestitionen 17

Investitionen für Wachstum? 18

Öffentlich-private Partnerschaften: eine Bestandsaufnahme 19

Das Streben der Luftfahrtindustrie nach finanzieller Nachhaltigkeit 20

Bürgerbeteiligung: Wie kommen Öffentlichkeit und Nutzer mit an Bord? 21

Transport Innovation Talks 21

Ausgabenprioritäten setzen: Was kommt zuerst? 24

Netze verbinden: Finanzierung grenzüberschreitender Verkehrsprojekte 26

Die Zukunft im Blick: Langfristige Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur 27

Städtische und regionale Mobilität: Wer bezahlt? 28

Innovative Verkehrsfinanzierung

Die Verkehrsfinanzierung muss kohärenter, nachhaltiger und gerechter gestaltet werden. Die Teilnehmer der Podiumsdiskussion erörterten und präzisierten solide Finanzierungsprinzipien und schlugen Wege der praktischen Umsetzung vor. Behandelt wurden unter anderen folgenden Fragen:

Welche Rolle sollten Nutzergebühren gegenüber der Finanzierung durch Steuern oder gezielte Abgaben spielen?

Auf welche Weise können Finanzierungsquellen wie Wertabschöpfung („value capture") und Mautgebühren politisch akzeptabler gestaltet und wirksamer eingesetzt werden?

Wie beeinflussen die Finanzierungsquellen der einzelnen Verkehrsträger das Potenzial für Innovation und Nachhaltigkeit? Welche Konsequenzen ergeben sich daraus?

Welcher regulierungspolitische Ansatz kann transparente und nachhaltige Finanzierungsstrukturen gewährleisten?

Die entwickelten Industriestaaten investieren nicht ausreichend in den Erhalt, geschweige denn den Ausbau ihrer Verkehrsinfrastruktur. In Deutschland beispielsweise ist die Hälfte der Autobahnen älter als 50 Jahre und überholungsbedürftig. In anderen Industriestaaten ist die Lage ähnlich. Die Politik wird sich allmählich der Unterfinanzierung bewusst, aber die Öffentlichkeit nimmt das Problem kaum zur Kenntnis. Dabei ist Aufklärung wesentlich, um eine politische Dynamik zu schaffen und sicherzustellen, dass die Investitionen erhöht werden, bevor es zu ernsten Schäden kommt oder Sicherheitsrisiken entstehen.

Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdienste können über den öffentlichen Haushalt, Nutzergebühren und von Nutznießern - etwa Grundeigentümer, Gewerbetreibende oder Projektentwickler - erhobene Abgaben finanziert werden. Es gilt, eine ausgewogene Mischung dieser Finanzierungsquellen zu finden. Das richtige Gleichgewicht hängt von den jeweiligen Rahmenbedingungen ab, aber es herrscht breite Übereinstimmung, dass die Finanzierung über die Nutzer und jene Akteure, denen der durch die Infrastruktur entstehende Mehrwert maßgeblich zugutekommt, eine größere Rolle spielen sollte, als sie es heute in den meisten Ländern tut. Unterschiedliche Meinungen gibt es hinsichtlich der Frage, ob Nutzer oder Nutznießer den größeren Anteil der finanziellen Last tragen sollten.

Entfernungsbasierte Nutzergebühren sind besonders vorteilhaft, wenn sie gleichzeitig zur Regulierung der Nachfrage beitragen, also helfen, Staus zu vermeiden und die Kosten für Verschleiß und Umweltbelastung nach dem Verursacherprinzip zu verteilen. Außerdem können die Einnahmen aus Nutzergebühren Anhaltspunkte geben, wo zusätzliche Investitionen nötig sind und wo ein Rückbau von Infrastruktur erfolgen könnte. Dieser Steuerungsmechanismus ist besonders in Regionen mit abnehmender Bevölkerung, etwa ländlichen Gebieten Japans, von Bedeutung.

Allerdings ist das Erheben entfernungsabhängiger Nutzergebühren vergleichsweise teuer. Für die Firma Toll Collect, die das Mautsystems auf den deutschen Autobahnen betreibt, liegen die Kosten bei etwas über 10 Prozent der Einnahmen und damit sehr viel höher als etwa für die (nicht entfernungsabhängige) Londoner City-Maut. Kraftstoffsteuern können kostengünstiger erhoben werden. Aber in dem Maße, in dem die Autonutzung abnimmt und die Kraftstoffeffizienz der Fahrzeuge steigt, wird diese Finanzierungsquelle erodieren – eine Entwicklung, die erwartet werden kann und auch sollte.

Breite Zustimmung hat die Zweckbindung von Einnahmen für den Bau, die Erhaltung und Wartung von Verkehrswegen. Zweckbindung verleiht den Einnahmen die nötige Stabilität, macht Schluss mit der derzeit vorherrschenden Stop-and-Go-Finanzierung und hilft, die Akzeptanz der Öffentlichkeit zu gewinnen.

Zweckbestimmung kann aber auch Geldmittel blockieren und die nötige budgetäre Flexibilität behindern. Die Einbettung der Finanzierung in eine zielorientierte, systemweite Strategie für den Verkehrssektor begrenzt dieses Risiko, indem es die Transparenz erhöht und Rechenschaft ermöglicht.

Bei Verkehrsinfrastruktur handelt es sich um langlebige Wirtschaftsgüter. Um eine zuverlässige Finanzierung zu gewährleisten, muss der öffentliche Sektor sich einer langfristigen Strategie verpflichten. Diese Verpflichtung kann über Verträge sichergestellt werden. Diese können die Form öffentlich-privater Partnerschaften annehmen oder Verkehrsinfrastrukturfonds wie anderen Strukturen zugrunde liegen. Verträge können niemals alle potenziellen Probleme abdecken, sind aber dennoch ein starkes Instrument zur gegenseitigen Verpflichtung. ■

Teilnehmer

Moderator: Melinda Crane, Deutsche Welle TV

„Die Öffentlichkeit muss verstehen, dass sie mehr zurück bekommt, wenn sie bereit ist, mehr zu zahlen."

Hanns-Karsten Kirchmann
Vorstandsvorsitzender, Toll Collect Deutschland

Toshinori Nemoto
Professor für Ökonomie, Hitotsubashi-Universität Japan

„Erträge sind wichtiger als Zweckbestimmung. Wenn die Erträge nicht ausreichen, macht es wenig Unterschied, ob sie für einen Zweck bestimmt sind oder nicht."

Duane Callender
Direktor,
TIFIA-Kreditprogramm
Department of Transportation, USA

Gerd-Axel Ahrens
Institutsdirektor, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Technische Universität Dresden, Deutschland

„Es ist offenkundig, dass die Nutznießer öffentlicher Verkehrsinfrastrukturinvestitionen, darunter Gewerbetreibende und Landbesitzer, zu ihrer Finanzierung beitragen sollten."

Dave Wetzel
Vorsitzender,
Professional Land Reform Group Großbritannien

Alain Flausch
Generalsekretär,
International Association of Public Transport (UITP)

Richtig entscheiden: Die Bewertung von Verkehrsinvestitionen

Angesichts der aktuellen Wirtschaftslage sind die Haushaltsmittel für Verkehrsinvestitionen knapp. Wer die richtigen Entscheidungen treffen will, muss in der Lage sein, die verschiedenen Auswirkungen einer genauen Bewertung zu unterziehen und deren Ergebnisse rasch und wirksam zu kommunizieren. Die Entscheidungsträger brauchen Unterstützung in der Frage, wie unterschiedliche Investitionsoptionen verglichen und beurteilt werden sollten. Diese Bewertungen müssen den gesamten mit den Investitionen verbundenen Nutzen berücksichtigen. Dazu gehören auch neuere Prioritäten wie Nachhaltigkeit und „grünes" Wachstum. Wege für den gezielten und effizienten Einsatz von Mitteln zu finden, ist heute wichtiger denn je. Die Herausforderung besteht darin herauszufinden, welche Art von Verkehrsinvestitionen Priorität behalten sollten.

Die Podiumsteilnehmer erörterten, welche Innovationen im Bereich der Projektbeurteilung dazu beitragen, dass diese ihre Aufgabe einer evidenzbasierten Entscheidungsfindung erfüllen. Im Einzelnen standen unter anderem folgende Fragen zur Debatte:

Welche Methoden werden benötigt, um die ökonomischen, sozialen, ökologischen und finanziellen Auswirkungen von Verkehrsprojekten zu ermitteln?

Wie kann ein Gleichgewicht zwischen praktischer Relevanz sowie analytischer Präzision und Kohärenz sichergestellt werden?

Wie kann die Finanzierungsfrage in die Pojektbewertung einfließen?

Wie sehen möglich Investitionsportfolios aus, etwa im Hinblick auf die Frage Erhaltung oder Neuinvestition?

Ein gut entwickelter Ansatz zur Unterstützung für Investitionsentscheidungen im Verkehrssektor ist die Kosten-Nutzen-Analyse (KNA). Die KNA basiert auf theoretischen Modellen in Verbindung mit grundlegenden Verkehrsdaten und ermöglicht kohärente und realistische Bewertungen. Im Vergleich zu anderen Branchen ist die KNA im Verkehrssektor anerkannt und weit verbreitet.

Eine Schwierigkeit mit der KNA ist die starke Betonung der Vorteile reduzierter Beförderungszeiten in den Ergebnissen. Verkürzte Fahrzeiten wiederum werden ihrerseits von den Nachfrageschätzungen bestimmt, die oft zu optimistisch sind. Dieses Risiko kann jedoch eingegrenzt werden: In Korea beispielsweise stützen sich die KNA auf Nachfrageprognosen, die von einem öffentlichen Forschungsinstitut veröffentlich werden, wodurch das Risiko einseitiger Annahmen vermieden wird.

Im heutigen ökonomischen Umfeld mit seiner Betonung von Wirtschaftswachstum suchen viele Entscheidungsträger nach Belegen dafür, wie Investitionen in Verkehrsinfrastruktur das Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen beeinflussen können. Da die KNA den Nutzen von Investitionen vor allem in Bezug auf die Zeitersparnis misst, wird ihre Rolle im Entscheidungsfindungsprozess weniger eindeutig.

Eine Folge der Wirtschaftskrise ist eine Verschiebung in der Ausrichtung der Verkehrspolitik, weg von langfristigen Zielen und hin zu kurzfristiger Ankurbelung der Konjunktur und des Arbeitsmarkts. Verkehrsinfrastrukturpolitik ist der Natur der Sache nach jedoch langfristig angelegt. Die Herausforderung an sie - und damit an die Methodologie der Projektbewertung – ist es, zwischen beiden Zielen die richtige Balance zu finden.

Im größeren Zusammenhang verschieben sich die Prioritäten bei Infrastrukturinvestitionen hin zu besserer Vernetzung, größerer Zuverlässigkeit, mehr Widerstandsfähigkeit und zunehmender Nachhaltigkeit. Bewertungsmethoden müssen diese Kriterien künftig besser berücksichtigen. Neue verkehrspolitische Prioritäten wie ökologisches Wachstum setzen voraus, dass bei der Projektbewertung nicht nur Faktoren wie Finanzerträge und direkte Nutzervorteile einbezogen werden.

Diesen veränderten Anforderungen passen sich die Bewertungsinstrumente allmählich an. Das STAR-System (Sustainable Transport Appraisal Rating) der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB) ist ein Beispiel dafür. Mit diesem Werkzeug lassen sich verschiedene Dimensionen der Nachhaltigkeit bewerten und Entwicklungen im Bereich des nachhaltigen Verkehrs entlang der Zeitachse verfolgen.

Ökologische Nachhaltigkeit und ökonomische Entwicklung werden oft als gegenläufige Tendenzen angesehen, doch können und sollten sie als komplementäre Faktoren betrachtet werden.

Es besteht die Notwendigkeit, Investitionen in Infrastruktur von nationaler, regionaler und kommunaler Bedeutung auszutarieren. Alle Verwaltungsebenen sollten in die verschiedenen Aspekte der Projektfinanzierung und der Prioritätensetzung eingebunden werden. Nach wie vor erfolgt die Projektbewertung zu oft zentral.

Unabhängig von der eingesetzten Bewertungsmethode ist die Bedeutung von Transparenz und der zeitnahen Verfügbarkeit der einschlägigen Informationen zu betonen. Ebenfalls wesentlich ist die systematische Kontrolle der erzielten Wirkungen. Eine Ex-Post-Evaluierung hilft festzustellen, ob die Ziele erreicht wurden. Zur Entwicklung von Instrumenten zur Ex-Post-Evaluierung ist eine gemeinsame Anstrengung notwendig, die auf Beispiele wie die Transportation Project Impact Case Studies (T-PICS) in den USA aufbauen könnte. ■

Teilnehmer

Moderator: Axel Threlfall, Reuters TV

„Es ist entscheidend, Wege zu finden, unsere Ausgaben gezielter einzusetzen"."

Scott Streiner
Assistant Deputy Minister of Policy, Transport Canada
Kanada

Tyrrell Duncan
Direktor, Abteilung Verkehr und Kommunikation Ostasien, Asiatische Entwicklungsbank (ADB)

„Die Ziele der Verkehrspolitik verändern sich grundlegend. Die Projektbewertung sollte sich ebenfalls ändern."

Jaehak Oh
Vizepräsident, The Korea Transport Institute (KOTI)
Korea

Patrick Boeuf
Abteilungsleiter, Projektdirektorat, Europäische Investitionsbank (EIB)

„Unsere Bewertungskriterien zielen auf existierende Infrastruktur – das ist der Kampf von gestern. Es bedeutet, künftigen Nutzen zu ignorieren."

Glen Weisbrod
Präsident, Economic Development Research Group
USA

Investitionen für Wachstum?

Staaten in der ganzen Welt bemühen sich, das Wachstum der Wirtschaft in Gang zu halten oder wieder anzukurbeln. Viele müssen die Ausgaben kürzen und gleichzeitig eine weitere Eintrübung der Konjunktur verhindern. Gezielte Verkehrsinvestitionen können das Wachstum fördern, Sorge um die aktuelle Haushaltslage jedoch kann die Aufmerksamkeit für die Vorteile langfristiger Investitionen reduzieren.

Die Debatte des Eröffnungsplenums konzentrierte sich darauf, wie das gegenwärtige Wirtschaftsklima öffentliche Erwartungen und den politischen Willen zur Bereitstellung von Investitionsmitteln für nachhaltiges Wachstum beeinflusst. Bietet die aktuelle Wirtschaftslage die Chance, die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur zu verbessern? Und wie kann sichergestellt werden, dass langfristige Überlegungen im Mittelpunkt der Verkehrspolitik stehen?

Die Redner und Diskussionsteilnehmer boten sowohl eine Diagnose der Schwierigkeiten, gemeinwohlorientierte Investitionen zu tätigen, wie auch einige Lösungsansätze. Die folgenden Erkenntnisse sind besonders erwähnenswert:

Verkehr ist ein Schlüsselelement für die Arbeitsteilung, welche leistungsfähigen modernen Volkswirtschaften zugrunde liegt, so Nobelpreisträger Amartya Sen in seiner Rede (vgl. Volltext auf S. 9). Die in den Industrienationen beobachtete rückläufige Entwicklung der Verkehrsinvestitionen als Anteil des Bruttoinlandsprodukts muss umgekehrt werden. In den Schwellenländern und armen Staaten sind Anstrengungen nötig, um das Niveau der Infrastrukturinvestitionen aufrechtzuerhalten oder zu erhöhen, wenn der Verkehr zur Wirtschaftsentwicklung und zum Abbau der Armut beitragen soll. Sorge um die Umwelt ist berechtigt und erfordert technologische Lösungen wie auch eine Veränderung des „modal split", ohne dass dies den Beitrag des Verkehrs zum Wachstum behindert.

Der Investitionsbedarf ist beträchtlich und kann nicht mit dem derzeit in vielen Ländern vorhandenen Instrumentarium gedeckt werden. Nutzergebühren werden die Finanzierung über Steuergelder nach und nach ersetzen. Diese Umstellung hat bereits begonnen, etwa in Deutschland.

Die Verkehrsfinanzierung über privates Kapital kann eine größere Rolle spielen. Fehlende Mittel sind nicht immer das größte Hindernis, eher die unzureichende Ausrichtung der Projektstruktur an die Erfordernisse von Investoren. Es kann mehr getan werden, um privates Kapital anzuziehen, ohne dabei das Grundprinzip der Gemeinwohlorientierung von Infrastrukturinvestitionen in Frage zu stellen.

Sparpolitik ist Amartya Sen zufolge kontraproduktiv. Gerade Europa braucht eine Reform der Institutionen, keine Austerität. In Verkehrsinfrastruktur zu investieren, macht institutionelle Reformen nicht schwieriger aber verleihen der Wirtschaft einen kräftigen Anschub, wenn sie richtig ausgewählt wurden.

Auch OECD-Generalsekretär Angel Gurría fordert strukturelle Reformen als Voraussetzung für mehr Wachstum, da der Geld- und Haushaltspolitik die Munition ausgegangen sei. Infrastruktur steht für Gurría ganz oben auf der Investitionsagenda und sollte gezielt inklusives und grünes Wachstum fördern.

Trotz des offensichtlichen langfristigen Bedarfs, trotz der stimulierenden Wirkung für Wachstum und trotz der niedrigen Zinsen investieren viele Staaten nicht in Infrastruktur, bemerkt John Micklethwait, Chefredakteur des *Economist* in seiner Rede (siehe S. 11) Verkehrspolitik, die nicht langfristig orientiert ist, behindert jedoch Investitionen.

Zugleich beschränken immer mehr und immer enger gefasste Partikularinteressen den Spielraum der öffentlichen Hand. Eine Konzentration auf kleinere Ausbauprojekte, die Netzwerke schlug Sir Howard Davies vor. Solche Projekte können überproportionalen wirtschaftlichen Nutzen schaffen und haben eine höhere Akzeptanz. In diesem Bereich brauchen wir neue Denkansätze, denn gerade die öffentliche Akzeptanz von Investitionsprojekten stellt oft ein größeres Problem dar als die Finanzierung, wie der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer betonte. ■

Teilnehmer

Moderator: Pat Cox, Journalist

„Investitionen in saubere Verkehrsinfrastruktur können eine Reihe von Netzeffekten auslösen."

Angel Gurría
Generalsekretär, Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)

Howard Davies
Vorsitzender, The Phoenix Group; Vorsitzender, Flughäfenkommission, Großbritannien

„Finger weg von Mautprojekten, wenn es keine Akzeptanz vor Ort gibt."

Marit Arnstad
Minister für Verkehr und Kommunikation, Norwegen

John Mickletwait
Chefredakteur, The Economist Großbritannien

"Öffentliche Akzeptanz zu gewinnen ist ein größeres Problem als die Finanzierung."

Peter Ramsauer
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Deutschland

Öffentlich-private Partnerschaften: eine Bestandsaufnahme

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) besitzen das Potenzial, Infrastrukturprojekte günstiger und effizienter umzusetzen als die öffentliche Hand allein. Aber in der Praxis vertauert privates Kapital meistens die Projekte merklich. Die Beteiligung privater Geldgeber hat oft den Vorteil, dass umfassendere Zielsetzungen verfolgt werden können, wie das längerfristige Engagement in Infrastrukturinvestitionen ohne Beeinflussung durch kurzfristige politische Zyklen.

Wenn Projekte über Maut finanziert werden, können ÖPP Investitionen tätigen, ohne zu einem hohen Grad auf öffentliche Mittel angewiesen zu sein. ÖPP neigen jedoch dazu, die Einnahmen zu überschätzen. Wenn die Projekte dann in Schwierigkeiten kommen, müssen doch wieder die Steuerzahler für die Kosten aufkommen.

Unter welchen Bedingungen können Infrastrukturinvestitionen mit einer höheren Beteiligung des Privatsektors finanziert werden? Und welche Regulierungsansätze beschränken wohl am besten das Risiko, dass die Steuerzahler in die Tasche greifen müssen?

ÖPP-Verträge können die typischen Verzögerungen bei der Finanzierung durch die öffentliche Hand, derentwegen der Bau der für das Wirtschaftswachstum wesentlichen Verkehrsinfrastruktur immer wieder hinausgeschoben wird, umgehen. Alle Verkehrsinfrastrukturentscheidungen sind politisch und sollten es auch sein. Wir brauchen aber eine Brücke zwischen den kurzfristigen politischen Ansprüchen und den langfristigen Investitionsprioritäten. ÖPP-Verträge können diese Brücke schlagen.

Indien ist zum Beispiel mit einem großen Infrastrukturmangel konfrontiert und hat ÖPP erfolgreich eingesetzt. Sie werden zum Teil von staatlich garantierten Anleihen unterstützt und ergänzen die öffentliche Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, die für die Wirtschaftsentwicklung wesentlich ist.

In Polen sind viele Kommunen so hoch verschuldet, dass sie kein Geld mehr für Investitionen aufnehmen können. Deshalb wenden sie sich trotz der hohen Kosten ÖPP zu. Die einzige Alternative wäre, die Investitionen, die von der Bevölkerung für eine bessere Zukunft gefordert werden, nicht zu tätigen.

Viele ÖPP-Programme begannen als Antwort auf die Haushaltskürzungen. Sie haben gezeigt, wie wichtig das Risikomanagement ist, dessen Kosten bei der öffentlichen Finanzierung in der Regel nicht ausgewiesen werden. Auch wenn ÖPP nicht immer Erfolg haben, haben sie die Konzepte der Finanzbuchhaltung in den öffentlichen Haushalt eingeführt. Mit der Zeit sollte dies dazu führen, dass die Effizienz stärker in den Mittelpunkt rückt.

Es ist wesentlich, die ÖPP und die damit verbundenen Verbindlichkeiten in die öffentlichen Bücher aufzunehmen. Die Steuerzahler müssen mit finanziellen Limits geschützt werden, so wie Unternehmen eine ausgewogene Bilanz haben müssen. Die OECD sollte dazu beitragen, dass Staaten eine echte Bilanz aufstellen.

Infolge der Haushalts- und Wirtschaftskrise, die derzeit viele Länder in Mitleidenschaft zieht, wäre es kontraproduktiv, die Ausgaben im Rahmen von ÖPP nicht zu bilanzieren.

Einige Projekte eignen sich besser für ÖPP als andere, zum Beispiel weil das mit der Nachfrageprognose verbundene Risiko niedriger ist oder weil beträchtliche Kosteneinsparungen durch technologischen Fortschritt zu erwarten sind. Aber auch die höchsten Risiken können in einer ÖPP gemanagt werden, wenn das Projekt stimmt und der ÖPP-Vertrag richtig verfasst ist.

ÖPP sind nur dann erfolgreich, wenn beide Parteien über die richtigen Ressourcen verfügen. Die öffentliche Hand muss selbst über ausreichende Kompetenzen verfügen, wenn sie ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielen will. Sie darf ihre Projektteams nicht nach Vertragsende auflösen. Jeder Vertrag ist projektspezifisch, aber Fertigkeiten und Erfahrung werden immer benötigt.

Vertrauen und Vertraulichkeit sind wichtige Voraussetzungen für ÖPP, nicht nur zwischen den privaten und öffentlichen Partnern, sondern auch zwischen den Projektentwicklern, den Fondsverwaltern und den Pensionsfonds. Je länger die Beziehungen ausgelegt sind, desto höher sind die sich daraus ergebenden Investitionen. Institutionelle Anleger, die auf Verkehrsinfrastruktur spezialisiert sind, wollen regelmäßig in öffentliche Projekte investieren. Aus diesem Grund ist die Aufrechterhaltung der Teams, die ÖPP leiten, so wichtig.

Ungewissheit ist das wirtschaftliche Leitmotiv unserer Zeit. Bislang wurde die Ungewissheit in ÖPP-Verträgen bei Verkehrs- und Umsatzprognosen nicht richtig berücksichtigt. Deshalb müssen die öffentlichen und die privaten ÖPP-Partner ein gemeinsames Verständnis entwickeln, wie Risiken zugeteilt werden und welche Grenzen die Modelle zur Quantifizierung der Risiken haben. Sie müssen auch den grundlegenden Unterschied zwischen quantifizierbarem Risiko und nicht quantifizierbarer Ungewissheit erkennen.

Die Rechts- und Beratungskosten im Rahmen von ÖPP sind sehr hoch und sind mit der Zeit nicht gesunken, weil jede ÖPP einzigartig ist. Je größer die Erfahrung mit ÖPP ist, desto weniger sollten sie jedoch kosten. ■

Teilnehmer

Moderator: Michael Portillo, Journalist

„Die meisten Projekte, die in Schwierigkeiten kommen, entsprechen nicht einem realen Mobilitätsbedarf und beruhen auf fehlerhaften Kosten-Nutzen-Analysen."

Gershon Cohen
Geschäftsführer und Direktor Infrastrukturfonds, Scottish Widows Investment Partnerships (SWIP) Großbritannien

Jaroslaw Bejdowski
Erster Vizepräsident, Mitglied des Vorstands, Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK) Polen

B.K. Chaturvedi
Mitglied, Planungskommission Indien

Alberto González Laueza
Direktor Geschäftsentwicklungsprojekte, Cintra, Spanien

José Luis Irigoyen
Direktor, Abteilung für Transport, Wasser, Information und Kommunikationstechnologie, Weltbank

Das Streben der Luftfahrtindustrie nach finanzieller Nachhaltigkeit

Vor dem Hintergrund der schwierigen Lage der Luftfahrtindustrie in den vergangenen Jahren widmete sich diese Diskussionsrunde den unterschiedlichen Herausforderungen, mit denen diese Branche konfrontiert ist. Neue Finanzierungsquellen für Infrastruktur müssen gefunden werden, um zwischen den Akteuren der Wertschöpfungskette dieses Sektors - Hersteller, Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherungsdienste, Reisebüros und Spediteure – ökonomisch effiziente Beziehungen sicherzustellen.

Die Diskussion konzentrierte sich auf drei Kernthemen: die finanzielle Tragfähigkeit der Branche als Ganzes, die Finanzierung von Flughäfen sowie die Beziehungen zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften.

Obwohl die Fluggesellschaften der Anker in der Wertschöpfungskette der Luftfahrt sind, erzielen sie im Schnitt die niedrigsten Gewinne. Doch können sich Airlines über Anleihen in erheblichem Umfang durch Fremdkapital finanzieren. Die Ertragslage sieht besser aus, wenn der Gewinn am Eigenkapital gemessen wird, und einige Fluggesellschaften erzielen in finanzieller Hinsicht gute Ergebnisse.

Flughäfen können ihre Kapitalkosten in den meisten Jahren fast decken. Aber viele Flughäfen sind gesetzlich zu voller Kostendeckung für die für Fluggesellschaften erbrachten Dienste verpflichtet. Diese Anforderung entspricht nicht dem Risikoprofil der Flughafenindustrie. Wenn sie Kostendeckung über den Konjunkturzyklus und nicht jährlich erbringen müssten, wären Flughäfen in der Lage, in Abschwungphasen die Preise zu senken. Dies würde wiederum den Fluggesellschaften helfen, und Verluste könnten durch höhere Preise in guten Jahren wettgemacht werden. Flughäfen sollten das Risiko effizienter und fairer mit Fluggesellschaften teilen.

In Zeiten hohen Wachstums, wie etwa derzeit im türkischen Luftfahrtmarkt, existieren gute Möglichkeiten für Fluggesellschaften und Flughäfen, um den Markt von ihrer jeweiligen Rolle in der Wertschöpfungskette gemeinsam aufzubauen.

Früher hatten es Flughäfen nur mit einer Art von Fluggesellschaft zu tun. Das hat sich geändert. Heute gibt es eine Vielfalt unterschiedlicher Anbieter wie die Traditionslinien, Niedrigpreis-Airlines, Luftfrachtgesellschaften und so weiter. Dies verlangt maßgeschneiderte Dienstleistungen und differenzierte Preise.

Die Planungshorizonte von Flughäfen und die Geschäftszyklen der Fluggesellschaften stimmen nicht überein. Während Flughäfen 40 bis 50 Jahre vorausplanen, betragen die Zyklen der Fluggesellschaften einige Jahren oder - bei Niedrigpreisanbietern - auch nur einige Monate. Viele Fluggesellschaften sind nicht bereit für künftige Anlagen zu zahlen, die sie womöglich nicht nutzen werden.

Viele Flughäfen erzielen einen großen Anteil ihrer Einnahmen aus Aktivitäten, die sich für die Beteiligung privater Partner besonders eignen. In manchen Ländern können Erträge aus diesen Geschäften nach dem Single-Till-Ansatz für den Kapazitätsausbau eingesetzt werden.

In privatisierten Flughäfen und in solchen in öffentlich-privaten Partnerschaften wird das „Regulated Asset Base Model" verwendet und die Preise in Bezug auf die Inflation gedeckelt (RPI-X). Dieses Modell führt mal zu mehr, mal zu weniger effizienten Ergebnissen mit Blick auf die Gebührenstruktur und angemessene Investitionen. In der Türkei wurde dieser Ansatz für sieben Flughafen-ÖPP erfolgreich angewandt. Wo Flughäfen und Fluggesellschaften die Preise selbst aushandeln können und der Staat nur im Fall der Nichteinigung eingreift, sind die Ergebnisse besonders positiv.

Bei Flughafeninvestitionen stellt sich die Frage, wer das Risiko trägt. In Irland wird es dergestalt zugeteilt, dass die Kostenerstattung an das prognostizierte Flugaufkommen gekoppelt ist. Waren die Prognosen des Flughafenbetreibers zu optimistisch, werden die Investitionskosten nicht an die Fluggesellschaften weitergereicht.

Angesichts niedrigen Wachstums steht die Auslastung der bestehenden Kapazität im Mittelpunkt. Ein Beispiel bietet der Kansai International Airport in Japan, wo zwei Flughäfen, ein internationaler und ein älterer regionaler, zu einem einzigen großen, koordinierten Flughafenbetrieb zusammengelegt wurden, wodurch die optimale Auslastung der Kapazität deutlich verbessert wurde. ■

Teilnehmer

Moderator: Axel Threlfall, Reuters TV

„In den letzten Jahren sind die Erträge der Fluggesellschaften auf einem Tiefpunkt angekommen."

„Einige Billigfluggesellschaften brauchen nur eine Startbahn und ein Zelt, aber Fluggäste wollen Services und Annehmlichkeiten, die teuer sind."

Cathal Guiomard
Commissioner, Kommission für die Regulierung der Luftfahrt, Irland

Mike Tretheway
Chefökonom und Chief Strategy Officer, InterVistas Consulting, Kanada

Sani Şener
Vorstandsvorsitzender, TAV Airports Holding Co., Türkei

Katsuhiro Yamaguchi
Executive Officer, Internationale Beziehungen und Geschäftsentwicklung, New Kansai International Airport Company Japan

„Wenn das BIP nicht wächst, kann man sich nicht eine größeres Kuchenstück nehmen. Wir müssen an den Keksen knabbern, die wir haben. Hoffentlich sind es große Kekse."

Bürgerbeteiligung: Wie kommen Öffentlichkeit und Nutzer mit an Bord?

Bürgerbeteiligung verbessert den Deckungsgrad von staatlicher Investitionspolitik mit dem Interesse der Öffentlichkeit und führt zu besseren Projekten. Doch es ist schwierig, Konsultationen durchzuführen, ohne die Projekte stark zu verzögern. In dieser Diskussionsrunde wurden erfolgreiche Ansätze für effektive Bürgerbeteiligung erörtert und insbesondere die folgenden Schlüsselfragen behandelt:

Wie können unterschiedliche Ansichten in die Entwicklung von Lösungen einfließen?

Was sind die Kernelemente effektiver Konsultationsverfahren?

Wie können übermäßige Verzögerungen vermieden werden?

Wie lässt sich die Unterstützung der Bürger für Investitionsentscheidungen gewinnen?

Die Anforderungen an Konsultationsverfahren unterscheiden sich von Land zu Land. In vielen OECD-Staaten sind sie gesetzlich verankert. Das zunehmende Bewusstsein für Auswirkungen von Vorhaben, vor allem der negativen Auswirkungen, führt zu Beteiligungsverfahren, die oft weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen. In Deutschland gibt es zum Beispiel ein Handbuch zur Bürgerbeteiligung, in dem Standardverfahren für frühzeitige, transparente und umfassende Einbeziehung dargelegt werden, welche deutlich über das rein rechtlich notwendige Maß hinausgehen.

Der Investitionsbedarf in Entwicklungs- und Schwellenländern ist sehr hoch und die rasche Verstädterung erfordert den Ausbau der Infrastruktur insbesondere in Ballungsgebieten. Hier ist Bürgerbeteiligung meistens nicht gesetzlich vorgesehen, sondern wird vorangetrieben durch freiwilliges Engagement von Bürgerinitiativen. Das größte Manko hier ist in der Regel die Nichtbereitstellung umfassender Informationen.

Multilaterale Entwicklungsbanken legen bei ihren Projekten hohe Maßstäbe an die Einbeziehung der Betroffenen an. Die Europäische Investitionsbank etwa wendet auch bei Vorhaben außerhalb der EU Verfahren an, die den Anforderungen für Projekte innerhalb der EU entsprechen. Die Erfahrungen zum Beispiel in Nordafrika zeigen, dass dieser Ansatz von der Bevölkerung wie von den beteiligten Regierungen geschätzt wird.

Wo Projekte gezielt auf eine Verbesserung der Nachhaltigkeit des Verkehrs ausgerichtet sind, gibt es in der Regel weniger Akzeptanzprobleme.

Bürgerbeteiligung kann Projekte verbessern und tut dies in der Praxis auch. Sie kostet jedoch Zeit und Geld, wenn die Planungen im Licht von Einwänden angepasst werden. Diese „Akzeptanzkosten" aufzubringen, lohnt sich jedoch. Sie lassen sich begrenzen, indem eine breite Koalition von Betroffenen frühzeitig eingebunden wird – womöglich sogar bereits im Vorfeld des formellen Konsultationsprozesses.

Eine effektive und faire Beteiligung setzt voraus, dass alle Betroffenen angehört werden. Es genügt nicht, nur die am besten organisierten und besonders lautstarken zu berücksichtigen. Ein Gleichgewicht zwischen Berücksichtigung der Bedenken der Menschen vor Ort und den umfassenderen makroökonomischen Zielen herzustellen, ist der Schlüssel zum Erfolg.

Bürgerbeteiligung ist ein lokaler Vorgang und erfordert einen pragmatischen Ansatz. Die Betonung der wirtschaftlichen Vorzüge eines Verkehrsinfrastrukturprojekts hilft, die Kosten des Beteiligungsverfahrens zu begrenzen und die Akzeptanz des Vorhabens zu erhöhen. Wichtig dafür ist auch, ein auf Fakten beruhendes, positives Image für den Verkehr aufzubauen.

Eine Bürgerkonsultation ist eine Mischung aus politischem Wahlkampf und Marketingkampagne. Ziel ist es, die Unterstützung für ein Projekt oder zumindest seine Tolerierung zu fördern. Es geht nicht darum, alle Beteiligten zu Unterstützern des Vorhabens zu machen.

Wenn die Zielgruppe und deren Segmente definiert sind, müssen Botschaften entwickelt werden, die triftig sind, ohne zu stark zu vereinfachen. Diese Botschaften müssen über die richtigen Kanäle kommuniziert werden. Dieser Ansatz war erfolgreich beim Ausbau des Londoner Flughafens Luton, der schließlich von 65 Prozent der Betroffenen unterstützt wurde. ■

Teilnehmer

Moderator: Michael Portillo, Journalist

„Die Akzeptanz der Verkehrsinvestitionen ist das Ziel, die Befragung das Instrument."

Andreas Scheuer
Parlamentarischer Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Deutschland

João Raminhos Tomé
Stellvertretender Technischer Berater, Europäische Investitionsbank

„Marketing unterscheidet sich von Volksbefragungen insofern, als die Vermarkter nicht einem harten Kern von Gegnern gegenüberstehen, die gegen ihr Produkt protestieren."

Glyn Jones
Geschäftsführer, London Luton Airport, Großbritannien

Carlos Mier y Teran
Koordinator für Schwerverkehrstransport, Banobras, Mexiko

„In Entwicklungsländern beginnt die Befragung mit der Information der Bevölkerung."

Holger Dalkmann
Direktor, World Resources Institute (EMBARQ)

Transport Innovation Talks

Die Transport Innovation Talks stellen innovative verkehrspolitische Ansätze und Geschäftsmodelle vor, die die Zukunft des Verkehrs prägen könnten. Die von Professor Anthony May moderierte Veranstaltung präsentierte drei sehr unterschiedliche und singuläre Projekte, die künftige Vorstellungen von Mobilität wie auch ihrer Umsetzung beeinflussen könnten.

„Nudging": Verhaltensändernde Verkehrspolitik – **Jonas Eliasson**

Es besteht wachsendes Interesse daran, wie kleine politische Anstöße (englisch: „Nudges") zu weitreichenden Verhaltensänderungen führen können. Jonas Eliasson, Direktor des Zentrums für Verkehrsstudien an der Königlichen Technischen Hochschule (KTH) in Stockholm, veranschaulichte anhand der City-Maut in der schwedischen Hauptstadt, wie solche Anstöße im Verkehrsbereich funktionieren. Analysen vor und nach der Einführung der City-Maut zeigten dort, dass der Verkehr in der Innenstadt Stockholms zu den Stoßzeiten um 20 Prozent zurückgegangen ist und die zuvor stark negativ geprägte Wahrnehmung der Gebühr nach ihrer Einführung sehr positiv war.

Eine wichtige Lehre aus der Stockholmer Erfahrung ist der Ansatz, die City-Maut mit einer einjährigen Versuchsperiode zu starten. Dies gab den Bürgern das Gefühl, ein Leben mit der Abgabe erst einmal auszuprobieren zu können, bevor es zu einer dauerhaften Regelung kommen würde. Dies erwies sich als ein entscheidender „Nudge", denn viele Bürger änderten ihre kritische Haltung, nachdem sie probeweise Erfahrungen mit der Maut gesammelt hatten. Tatsächlich gaben viele der anschließend Befragten an, die City-Maut immer schon befürwortet zu haben – obwohl sie ursprünglich ihre Opposition zu Protokoll gegeben hatten.

Eliasson wies darauf hin, dass viele innovative verkehrspolitische Maßnahmen hohe Kosten im Vorfeld verursachen, aber nur ungewissen oder potenziell geringen Nutzen erwarten lassen, gerade wenn es um Verhaltensänderung geht. Die versuchsweise Einführung von Maßnahmen kann solche Blockaden vermeiden, indem sie den Betroffenen einen Freiraumen eröffnet, die neuen Bedingungen zu testen. So können sie ihre Einstellung zu der betreffenden Maßnahme ändern und sogar ihre Ansicht darüber, wie sie die Änderung zu einem früheren Zeitpunkt bewertet hatten.

Matternet: Drohnen für den Gütertransport – **Andreas Raptopoulos**

In Entwicklungsländern sind weite Gebiete nicht an ein Verkehrsnetz angebunden, insbesondere ganzjährig befahrbare Straßen. Gleichzeitig haben diese Regionen aber immer öfter Zugang zu Mobilfunknetzen und Satellitenkommunikationssystemen. Andreas Raptopoulos beschrieb, wie diese Feststellung ihn zu Matternet inspirierte. Das Konzept von Matternet beruht auf dem Grundprinzip des Internets, das Signale hochflexibel und sehr effizient über Knotenpunkte verbreitet. Matternet ist ein Liefernetzwerk von autonomen, batteriebetriebenen Drohnen, die rund 10 Kilometer oder 15 Flugminuten voneinander entfernte Landestationen anfliegen. Die unbemannten Flugkörper können eine Nutzlast von bis zu zwei Kilogramm befördern.

Andreas Raptopoulos sieht sein Konzept als einen Weg, um in abgelegenen Regionen, voran in Entwicklungsländern, kostengünstig kleinere Ladungen auszuliefern. Matternet könnte zum Beispiel für die medizinische Versorgung der Bevölkerung mit Medikamenten eingesetzt werden oder Marktzugang für kleinere Produkte ermöglichen. In einer weiteren Entwicklungsphase könnten Drohnen auch in Städten zu Lieferzwecken eingesetzt werden und so zur Vermeidung von Verkehrsstaus beitragen.

„Peers Incorporated": die Zukunft des öffentlichen Verkehrs – **Robin Chase**

Die Gesellschaften der entwickelten Welt sind durch endemische Überkapazitäten gekennzeichnet. Robin Chase, Gründerin und Vorstandsvorsitzende der

Speakers

„Heute verfügbare Technologien ermöglichen Dinge, die vor zehn Jahren noch undenkbar waren."

Andreas Raptopoulos
Mitgründer und Vorstandsvorsitzender von Matternet, Vereinigte Staaten

„Wirksame verkehrspolitische Maßnahmen sind nicht immer so unangenehm, wie manche denken."

Jonas Eliasson
Professor für Verkehrssystemanalyse, Königliche Technische Hochschule (KTH), Schweden

Car-Sharing-Plattform Buzzcar, betonte, dass diese Feststellung insbesondere für Wohnungen und Verkehrsmittel gilt, wo die im Privatbesitz befindlichen Anlagegegenstände den Großteil der Zeit ungenutzt bleiben. Die Fortschritte in der Informationstechnologie, kreativ und flexibel ausgestaltete Versicherungsverträge sowie die wachsende Bereitschaft der Menschen, Güter gemeinsam zu nutzen, statt sie individuell zu besitzen, ermöglichen, diese Überkapazitäten produktiv zu machen.

Chase bezeichnet das Konzept, bei dem das Teilen von Privateigentum nicht nur unter Gleichgesinnten („Peer-to-Peer") organisiert wird, sondern ein Unternehmen als Mittler mitwirkt, als „Peers Incorporated". Peer Inc.-Firmen verbinden die Unternehmensseite, welche Skaleneffekte, Ressourcen, Fachkenntnisse und Standards beisteuert, mit der Peer-Seite, die Vielfalt, Spezialisierung und Innovationskraft für neue Dienstleistungen und Produkte generiert. Chase sieht darin eine der innovativsten Geschäftsideen und gesellschaftlichen Entwicklungen, die sich in den vergangenen Jahren herausgebildet haben.

So wuchs Airbnb (ein webbasierter Dienstleister, über den auf Peer-to-Peer-Basis Wohnraum für kurze Zeiträume gemietet werden kann) in nur vier Jahren so stark, dass er heute 650 000 Zimmer in 192 Ländern anbietet und damit das Hilton-Hotelnetz (das bislang weltweit größte mit 610 000 Zimmern in 88 Ländern nach 93 Jahren Geschäftstätigkeit) übertrifft. Solche transformativen Geschäftsmodelle gibt es auch im Verkehrssektor, wie die wachsende Anzahl der Car- und Bike-Sharing-Systeme weltweit belegt.

Die französische Firma Buzzcar, die Chase 2011 gründete, ist ein Beispiel dafür. Buzzcar ermöglicht seinen Kunden, über eine gemeinsame Informationsplattform, die Autos anderer Mitglieder anzumieten oder den eigenen Wagen zu vermieten. In Frankreich zählt Buzzcar 15 000 Mitglieder und hat 5000 Kraftfahrzeuge im Angebot.

Chase endete mit der Feststellung, die Informationstechnologie sei heute so weit fortgeschritten, dass sie viele der potenziellen Nachteile des Teilens, etwa der Kapazität von Kraftfahrzeugen, handhabbar mache und dadurch einen Großteil der Risiken für die Besitzer wegfalle. Das Teilen von Privat-Pkw ist dabei womöglich nur ein Übergangsstrategie auf dem Weg zu einem noch grundlegenderen Wandel hin zu einem „Internet der Fahrzeuge", in dem die Grenze zwischen privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln verwischen und wo einzig das für die anstehende Fahrt am besten geeignete Verkehrsmittel von Interesse ist. Ein solches System, betonte Chase, kann nicht nur durch tägliche Mobilität verursachte Umweltbelastung senken, sondern auch das Leben und die Fortbewegung in Städten grundlegend ändern. ■

Moderator: Tony May, World Conference on Transport Research Society

„Individuelle Überkapazitäten können über eine gemeinsame Plattform gebündelt werden und neue Geschäftsmodelle für ganz unterschiedliche Unternehmen schaffen. Verkehr ist da keine Ausnahme."

Robin Chase
Vorstandsvorsitzende von Buzzcar, Frankreich

Tony May
Präsident, World Conference on Transport Research Society

Ausgabenprioritäten setzen: Was kommt zuerst?

Kaum je zuvor waren Entscheidungen über Verkehrsinfrastrukturprojekte von einer solchen Bedeutung wie heute, da weltweit Staaten danach streben, die Wirtschaft auf nachhaltigen Wachstumskurs zu bringen. Da der Bedarf an Mitteln immer höher ist als das verfügbare Geld, ist es von besonderer Bedeutung für die Prioritätensetzung der öffentlichen Hand, die Vorteile von Verkehrsinvestitionen in ihrer ganzen Breite zu verstehen. Dieses Plenum untersuchte eine Reihe von Fragen mit Blick auf die Priorisierung von Verkehrsinvestitionen vis-à-vis anderen gesellschaftlichen Bedürfnissen, sowie auf die Verteilung der Mittel auf neue Projekte einerseits und Erhaltungsinvestitionen anderseits. Ebenfalls Thema war die Frage, welche institutionellen und operativen Ansätze am besten mit dem Langfristcharakter der Finanzierung wie des Betriebs von Verkehrsnetzen harmonieren.

Die Diskutanten stellten fest, dass Investitionen in den Ausbau der Verkehrskapazität als Katalysator für weitere gesellschaftliche Entwicklungsziele wie Gesundheit, Bildung und Handel dienen kann, insbesondere in Ländern mit unterentwickelten Verkehrsnetzen. Unter solchen Umständen sollten Infrastrukturinvestitionen wegen ihrer Rolle bei der sozialen und ökonomischen Entwicklung absoluter Vorrang eingeräumt werden. Die Vizepräsidentin der Weltbank, Rachel Kyte, bemerkte, dass Länder idealerweise 3 bis 4 Prozent des BIP für Verkehrsinvestitionen aufwenden sollten. Viele Schwellen- und Industrieländer bleiben allerdings weit hinter diesem Ziel zurück und tragen damit zu den rund 3 bis 4 Billionen US-Dollar bei, die dem Verkehrssektor in den nächsten zehn Jahren weltweit fehlen werden.

Staaten mit gut ausgebauten Netzen sollten sich auf strategische Investitionen konzentrieren, die Engpässe abbauen und die Leistung des Systems verbessern, wie die Schweizer Bundesrätin Doris Leuthard hervorhob. Bei dieser Art von Investition sollte die signifikante „virtuelle Kapazität" nicht übersehen werden, die in intelligenten Verkehrstechnologien und Verkehrsleitsystemen steckt.

Neue Investitionen in städtischen Gebieten sollten sich mehr denn je auf öffentliche Verkehrsmittel und nicht-motorisierte Verkehrsträger konzentrieren, da sie für den Stadtverkehr vergleichsweise effizient und gut geeignet sind. Investitionen in diese Verkehrsträger bedeuten, Städtern mehr Auswahl an Mobilitätsoptionen zu bieten, nicht weniger – ein grundlegender Ansatz, der sich in der Verkehrspolitik der Schweiz, der Vereinigten Staaten und Norwegens widerspiegelt. Die norwegische Regierung vertritt etwa die Position, dass künftige Zuwächse im Personenverkehr in städtischen Ballungsräumen vom öffentlichen Nahverkehr, dem Fahrrad und vom Zufußgehen aufgefangen werden sollten. Maßnahmen zur Priorisierung geeigneter Investitionen wurden bereits getroffen, wie Terje Moe Gustavsen, Generaldirektor der norwegischen Straßenbaubehörde, betonte.

Alle Teilnehmer unterstrichen, dass allgemein die Instandhaltung zugunsten von Neuinvestitionen benachteiligt wird, wodurch der Kapitalwert und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze beeinträchtigt werden. Zahlreiche Gründe für die Bevorzugung wurden erwähnt; zu den wichtigsten gehört politisch motiviertes Drängen auf öffentlichkeitswirksame Projekte gegenüber den „unsichtbaren" Kosten für Instandhaltung. Zusätzlich haben auch unerwartete oder zumindest nicht budgetierte Wartungskosten für komplexe Anlagen, zum Beispiel moderne Brückenkonstruktionen, den großen Nachholbedarf bei der Instandhaltung verursacht.

Wie andere Länder auch, mussten etwa die Vereinigten Staaten Wege finden um sicherzustellen, dass mehr in den Erhalt der Verkehrsnetze investiert wird, berichtete Robert Letteney, Deputy Assistant Secretary für Luftfahrt und Internationale Angelegenheiten im US-Verkehrsministerium, dem Publikum. Im Vordergrund steht dabei die Entwicklung von Indikatoren, die die Leistungsbilanz der US-Bundesstaaten hinsichtlich der Pflege des Straßen- und Schienennetzes sowie der öffentlichen Verkehrssysteme messen. Diese Indikatoren sind besonders für Straßen und Brücken wichtig, dienen jedoch auch der Messung des Wartungszustands im öffentlichen Nahverkehr, wo Nachholbedarf im Volumen von 80 Milliarden US-Dollar besteht.

Moderator Michael Portillo fragte die Podiumsteilnehmer, inwieweit institutionelle Aspekte eine Rolle bei der Entstehung der Instandhaltungslücke spielen würden. Die Diskutanten sahen sehr wohl einen Zusammenhang mit institutionellen Arrangements und

Teilnehmer

Moderator: Michael Portillo, Journalist

„Als Regierung ist es unsere Verantwortung, ausreichend Kapazität bereitzustellen für morgen."

„Warum können wir ÖPP nicht zur Finanzierung von Projekten mit geringen Risikoprämien nutzen und öffentliche Mittel dort, wo private Finanzierung schwieriger ist?"

Doris Leuthard
Bundesrätin, Eidgenössisches Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Schweiz

Keiichi Ando
Präsident, New Kansai International Airport Company, Japan

Rachel Kyte
Vize-Präsidentin für nachhaltige Entwicklung, Weltbank

Michael Clausecker
Vorsitzender des Vorstandes, Bombardier Transportation, Deutschland

Terje Moe Gustavsen
Generaldirektor Nationale Straßenverwaltung, Norwegen

Robert Letteney
Deputy Assistant Secretary für Luftfahrt und Internationale Angelegenheiten, Department of Transportation, USA

der vorhandenen Kapazität. Als einen der grundlegenden Faktoren sahen sie aber die Budgetierungsregeln und -zeiträume für Verkehrsinfrastruktur und Wartungskosten. Zwar erstellen viele Länder mehrjährige Investitionsprogramme; die Instandhaltungskosten dagegen werden oft jährlich im Rahmen des Budgetzyklus zugeteilt. In dieser Hinsicht sei ein auf Konsens aufbauendes, langfristiges und mit Mitteln ausgestattetes Verkehrsinvestitions- und Instandhaltungsprogramm, wie es die Schweiz hat, ein großer Fortschritt.

Die Redner betonten zudem die Wichtigkeit, den richtigen Grad der Beteiligung der Privatwirtschaft auszutarieren. Beim Bau des neuen Flughafens Kansai in Japan trugen private Gelder entscheidend dazu bei, die durch den Ausbau verursachte Schuldenlast zu senken. Dadurch konnten die Start- und Landegebühren flexibler gestaltet werden, was wiederum die Rentabilität erhöhte, berichtete Keiichi Ando, Geschäftsführer der New Kansai International Airport Company. Ando wie auch darauf hin, dass die extrem hohen Instandhaltungskosten für die erdbebengefährdeten Straßen und Schienenwege in Japan, eine Chance zur Involvierung des Privatsektors bieten, wenn dies für Unternehmen mit Gewinn verbunden ist. Anknüpfend daran unterstrich Michael Clausecker, Vorstandsvorsitzender von Bombardier Transportation, dass es womöglich an der Zeit sei, den üblichen Ansatz der öffentlichen Hand in Bezug auf ÖPP umzukehren. Der Staat neige dazu, wiederkehrende Aufwendungen wie Instandhaltung aus dem eigenen Haushalt zu bestreiten und wende sich nur für neue Projekte an die Wirtschaft, deren ungewisser Ertrag mit einem hohen Risikoaufschlag für die privaten Investoren vergütet werden muss. Clausecker schlug vor, den Ansatz umzukehren: Der Staat könnte private Investoren und Betreiber suchen, um seine Kosten dort zu decken, wo die Erträge bekannt sind und regelmäßig fließen – und den Risikoaufschlag für neue Infrastrukturprojekte sich selbst zukommen lassen, indem es solche Vorhaben selbst finanziert.

Netze verbinden: Finanzierung grenzüberschreitender Verkehrsprojekte

Weltumspannende Lieferketten und Verkehrsnetze bilden das Rückgrat der Wirtschaft. Sie unterfüttern Handel, Konsum und Wachstum. Integrierte Verkehrsnetze sind die Voraussetzung für globale Logistiksysteme und die unbehinderte Mobilität von Menschen. Die Komplexität des heutigen wirtschaftlichen Umfelds und die expandierenden globalen Lieferketten erfordern koordinierte Anstrengungen zur Optimierung der Verkehrsnetze und weltweiten Synchronisierung von Angebot und Nachfrage. Für Länder, die entfernt von den Zentren der Nachfrage liegen - insbesondere Binnenländer –, bedeuten Investitionen in Verkehrsinfrastruktur die lebenswichtige Anbindung an die Weltwirtschaft. Effiziente Logistiksysteme sind für sie von entscheidender Bedeutung. Vor diesem Hintergrund thematisierte dieses Podium Fragen zur Finanzierung grenzüberschreitender Verkehrsprojekte:

Wie lassen sich weltumspannende Logistiknetze mittels Infrastrukturinvestitionen noch besser über Grenzen hinweg verknüpfen?

Sind grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte nur eine Frage der Finanzierung?

Wir können vielfältige Interessen im Sinne wirtschaftlicher Lösungen in Einklang gebracht werden?

Ein kohärenter verkehrspolitischer Rahmen ist die Grundvoraussetzung für Investitionsbereitschaft in grenzüberschreitende Verkehrsprojekte. Ein konkretes Beispiel ist Kanadas „Gateways and Trade Corridors"-Konzept, das konkrete, den Handel fördernde Ergebnissen zeitigt.

Die Europäische Union ist bestrebt, die Investitionen einzelner Mitgliedsländer auf die zwischen allen EU-Staaten vereinbarten strategischen Verkehrsziele abzustimmen. Das „Trans-European Network"- Programm (TEN-T) setzt Prioritäten für die Planung und bietet einen Finanzierungsrahmen zur Umsetzung der gemeinsamen Strategie.

Die EU ist zudem ein gutes Beispiel für die Förderung intermodaler Integration durch die sogenannten Korridor-Plattformen. Diese bringen öffentliche Instanzen und private Unternehmen des Verkehrssektors mit dem Ziel zusammen, die Planung von integrierten Straßen, Schienen, Häfen und Flughäfen zu verbessern.

Die Erleichterung des Handels setzt nicht immer Investitionen in grenzüberschreitende Infrastruktur voraus. Auch „weiche" Maßnahmen zur Harmonisierung der technischen Normen und Marktbedingungen - darunter einschlägige VN-Konventionen - spielen eine wesentliche Rolle bei der Vernetzung der Länder, damit die Infrastruktur Handel und Mobilität unterfüttern kann. Dazu zählt das Übereinkommen über den Internationalen Straßenverkehr (TIR), das gemeinsame Zoll- und Grenzverfahren im internationalen Straßengütertransport vorsieht.

Die Standardisierung der Verfahren auf internationaler Ebene ist wesentlich. Abkommen über gemeinsame Normen können die Handelskosten genauso so effektiv senken wie Investitionen in Verkehrsinfrastruktur.

Die Vereinheitlichung der 27 Flugsicherungssysteme in Europa würde die Kosten halbieren und den Luftraum für kommerzielle Flüge verdreifachen. Dies würde bedeutende Vorteile sowohl für die Umwelt wir für die Wirtschaftlichkeit bringen, da die Flugzeuge direktere Routen fliegen könnten.

Das Bewusstsein für terroristische Bedrohungen hat in den vergangenen Jahren zugenommen. In der Folge wurden neue Sicherheitsmaßnahmen eingeführt, darunter auch das Durchleuchten von Containern. Kontrollen behindern unvermeidlicherweise den Handel und können die positive Wirkung von Infrastrukturinvestitionen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs schmälern.

Allerdings lassen sich durch Zusammenarbeit bei der Entwicklung sicherer, den höchsten Ansprüchen genügender End-to-End-Logistiksysteme die Auswirkungen notwendiger Sicherheitskontrollen mildern und die Kosten deutlich senken. Dies erlaubt Unternehmen mit hoher Wertschöpfung, die auf Just-in-time-Produktion oder kurze Lieferzeiten angewiesen sind, weltweit zu wachsen. ■

Teilnehmer

Moderator: Monika Jones, Deutsche Welle TV

„Wir können keine zweckdienlichen Straßen bauen, wenn wir die Schranken nicht aus dem Weg räumen, die den grenzüberschreitenden Verkehr behindern."

Umberto de Pretto
Generalsekretär
International Road Transport Union (IRU)

Marc Juhel
Sektor-Manager Verkehr,
Weltbank

„Sogar in der Luft haben wir Grenzen."

Peter Gerber
Vorstandsmitglied Passage,
Lufthansa,
Deutschland

„Korridore und Gateways sind von allergrößter Bedeutung."

Denis Lebel
Minister für Verkehr,
Infrastruktur
und Gemeinschaften,
Kanada

Doris Leuthard
Bundesrätin, Eidgenössisches
Department für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation,
Schweiz

„Geld ist kein Hindernis, gute Projekte bewältigen Finanzierungsprobleme."

Jean-Eric Paquet
Direktor, Europäisches
Mobilitäts-Netzwerk,
Europäische Kommission

Die Zukunft im Blick: Langfristige Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur

Wie viel und welche Art von Infrastruktur ist notwendig? Und woher kommen die Einnahmen, die ihr ermöglichen, über den gesamten Lebenszyklus die erwartete Leistung zu erbringen? Diese und ähnliche Fragen standen im Mittelpunkt der Podiumsdiskussion über die langfristige Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur.

Den Verkehrsbedarf angesichts knapper Ressourcen so gut wie möglich zu decken, verlangt Prioritätensetzung. Langfristige Planung mit vorher vereinbarten Ergebnissen kann für ausreichend Gewissheit sorgen und damit die Priorisierung ermöglichen. In den Niederlanden geschieht dies mit einem langfristigen, anpassungsfähigen Investitionsprogramm, das eine gemeinsame Vision für das Verkehrssystem umsetzt. Das Programm wird aus einem eigenen Fonds finanziert, der nicht vom jährlichen Haushalt abhängt. China erwägt ebenfalls einen solchen Fonds.

Auch Instandhaltungskosten müssen bei der Kapitalbedarfsplanung berücksichtigt werden. Neue Infrastruktur zieht vorhersehbare Instandhaltungskosten nach sich, dennoch werden diese Ausgaben bei der Finanzierungsentscheidung oft nicht mit einkalkuliert. Typischerweise wird Instandhaltung aus dem laufenden Haushalt bezahlt. Dies macht sie anfällig für Haushaltsschwankungen und Budgetkürzungen, welche die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur beeinträchtigen können.

Langfristige Asset-Management-Strategien sind Voraussetzung für angemessene Instandhaltung. Delaware und andere US-Bundesstaaten haben dazu ein System eingeführt, das den Erhaltungszustand der einzelnen Infrastrukturen verfolgt. Dabei wird die aktuelle Beschaffenheit mit dem für eine zufriedenstellende Leistung über den gesamten Lebenszyklus notwendigen Zustand verglichen. Das Verfahren erlaubt den zuständigen Verkehrsbehörden, die Auswirkungen von Einsparungen bei der Instandhaltung auf die Leistung des Verkehrssystems zu belegen.

In den Niederlanden werden zwei andere Ansätze verfolgt. Zum einen werden die Instandhaltungskosten über die gesamte Lebensdauer mit den Baukosten gebündelt. Dies setzt einen Anreiz für den Vertragspartner, von vornherein in bessere Qualität zu investieren, um die Instandhaltungskosten über den Lebenszyklus zu senken. Die zweite Methode besteht darin, die Budgets für Instandhaltung in Krisenzeiten vor Kürzungen zu schützen. So wurde in jüngster Zeit entschieden, geplante Instandhaltungsarbeiten in vollem Umfang durchzuführen und notwendige Einsparungen nur durch Einschnitte bei neuen Infrastrukturprojekten zu erzielen.

Zukunftsgerichtete Planung bedeutet auch, Risiken bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen - die Entwicklung von Nachfrage und Kosten ist ungewiss, der politische und institutionelle Rahmen ändert sich und der technologische Wandel kann Infrastruktur früher als erwartet obsolet machen.

Vermutlich werden sich im Jahr 2050 wesentliche Teile der Verkehrsinfrastruktur von der heutigen in technologischer Sicht radikal unterscheiden. Die Verantwortlichen sollten damit rechnen, dass die heute bereitgestellte Infrastruktur 2050 nicht mehr existiert oder zumindest nicht mehr den Wert hat, den sie heute darstellt.

Die Ungewissheit hinsichtlich der Nachfrageentwicklung veranlasst viele Staaten, sich auf die Optimierung der bestehenden Verkehrswege zu konzentrieren, bevor sie neue Projekte in Angriff nehmen. Der Einsatz intelligenter Verkehrssysteme, neuer Fahrzeug-zu-Fahrzeug- und Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation könnten erheblich zur Optimierung der Verkehrsinfrastruktur beitragen.

Eine vorhersehbare technologische Entwicklung ist das Aufkommen selbstständig fahrender Autos. Insoweit die Fragen der Sicherheit und der Haftung gelöst werden, könnten bald weniger Menschen am Lenkrad sitzen, auch wenn es auf den Straßen mehr Fahrzeuge gibt. Eine positive Folge wäre, dass ein solches System leichter zu steuern wäre, um gleichmäßig fließenden Verkehr bei hoher Auslastung zu erreichen.

Der ökonomische Wert eines vorhandenen Verkehrsnetzes könnte für den Eigentümer der Hebel zur Erschließung neuer Finanzquellen sein, unter anderem durch Abschöpfung des Wertzuwachses, der durch Neuinvestitionen entsteht. Große Teile der Verkehrsinfrastruktur sind für private Kapitalgeber nicht attraktiv und lassen sich ebenso wenig über angemessene Nutzergebühren finanziert werden. Verkehrsfinanzierung aus Steuereinnahmen über öffentliche Haushalte wird deshalb weiterhin unumgänglich sein.

Die Finanzmärkte sind gut darauf eingestellt, Projekte zu finanzieren, die auf erprobten Technologien beruhen und vorhersehbare Einnahmen liefern. Wo diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, sollten Regierungen ihren Zugang zu niedrigverzinstem Kapital einsetzen und damit langfristige strategische Ziele umzusetzen helfen. Regierungen sollten in der Lage sein, einen Teil des Mehrwerts erfolgreicher Projekte abzuschöpfen und damit die Kosten weniger erfolgreicher Innovationsvorhaben zu decken. ■

Teilnehmer

Moderator: Axel Threlfall, Reuters TV

„Nur der Wandel ist konstant: Wandel bei Wartung und Instandhaltung, bei den Finanzierungsquellen, bei der Nachfrage und der Technologie. Darum müssen wir vermeiden, uns unnötig festzulegen."

„In den Niederlanden folgt die Finanzierung einem langfristigen Investitionsplan, der auf der Vision einer integrierten Verkehrsinfrastruktur beruht."

„Wo Werte entstehen, gibt es eine Steuerbasis."

Shailen P. Bhatt
Cabinet Secretary, Delaware Department of Transportation
USA

Chris Borroni-Bird
Vizepräsident Strategische Entwicklung, Qualcomm Technologies Inc.
USA

Lidewijde Ongering
Generaldirektorin für Mobilität und Verkehr, Ministerium für Infrastruktur und Umwelt, Niederlande

Mengyong Weng
Vizeminister für Verkehr
China

Jon Gunnar Pedersen
Direktor und Gründungspartner, Arctic Securities
Norwegen

Städtische und regionale Mobilität: Wer bezahlt?

Die langfristige Finanzierung der städtischen Verkehrssysteme setzt die richtige Verteilung von Kapital und Betriebskosten auf die Beteiligten voraus. Anzustreben sind Optimierung der langfristigen Kostendeckung und verbesserte Kooperation zwischen der öffentlichen Hand und dem Privatsektor. Neuartige Formen von institutioneller Zusammenarbeit auf Stadtebene und innovative Finanzierungsmechanismen im Nahverkehr bieten dafür vielversprechende Lösungsansätze. Das Plenum des letzten Gipfeltages behandelte Themen wie:

Gibt es innovative Ansätze, mit denen die Verantwortung für den städtischen Verkehr verteilt werden kann?

Wie kann die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs auf der Grundlage einer Nutzerfinanzierung nachhaltig gestaltet werden?

Hängt dies von Bevölkerungsentwicklung, Städten, Regionen oder Ländern ab?

Welche Erfahrungen von Städten und Regionen lassen sich auf andere Teile der Welt anwenden?

Der Anteil der Kosten, den Fahrgäste und Nutzer tragen müssen, wird steigen. In diesem Zusammenhang muss auch das Problem des Trittbrettfahrens angegangen werden. In der Regel sind Nutzer bereit einen Beitrag zu leisten, wenn sie verstehen, wofür sie zahlen. Fahrpreiserhöhungen sind möglich, wenn zugleich die Qualität des Angebots verbessert wird. Deshalb sind Transparenz und das Schaffen von Vertrauen wesentlich.

Die langfristige Planung der Infrastruktur und deren Finanzierung sind von grundlegender Bedeutung. Es ist hilfreich, strategische Prioritäten zu setzen und durchdachte Finanzierungslösungen zu implementieren. London etwa führte 2005 eine Fünfjahres-Finanzplanung ein, mit der erhebliche Effizienzsteigerungen erzielt wurden, so Peter Hendy, Transport Commissioner von London. Sein Kopenhagener Kollege Per Als unterstrich ebenfalls, dass „wir wissen müssen, wo wir in 10 oder 15 Jahren stehen wollen".

Die finanzielle Unterstützung öffentlicher Verkehrsmittel in städtischen Gebieten ist sinnvoll, da es in Ballungsräumen für den Arbeitsweg Alternativen zum Pkw geben muss. Großstädte sind Zentren ökonomischer Aktivität, die mehr Erträge generieren als für die Unterstützung des öffentlichen Nahverkehrs erforderlich ist.

Uneinigkeit herrschte darüber, ob auch in kleineren Städten die öffentlichen Verkehrsmittel subventioniert werden sollten. Sieht man die Rolle des Nahverkehrs vor allem als Förderer wirtschaftlicher Aktivität und Wachstum dann gibt es womöglich weniger Gründe für die Subventionierung öffentlicher Verkehrsmittel in kleineren Städten, die weniger wichtig für die Wirtschaft sind (und auch nicht so stark unter Staus leiden). Wo in Städten der Peripherie Nachfrage besteht, könnten private Betreiber Personennahverkehr auf Kostendeckungsbasis anbieten.

Es gibt jedoch auch Argumente für die öffentliche Subventionierung von Verkehrsmitteln in kleineren Städten und im ländlichen Raum. In der Region Berlin-Brandenburg in Deutschland etwa haben 20 bis 30 Prozent der Bevölkerung keine Alternative, zum Beispiel Schulkinder. Aus dieser Warte sollte ein Basis-Mobilitätsangebot gewährleistet werden, zu fairen Preisen und wenn nötig mithilfe von Steuergeldern.

Eine vermittelnde Position vertrat Chiles Verkehrsminister Pedro Pablo Errázuriz: Betreiber sollten so weit wie möglich mit den Nutzergebühren wirtschaften, aber „Subventionen gehören zum Leben, wenn wir Verkehrssysteme haben wollen, die das Leben erleichtern".

Die Abschöpfung von investitionsbedingten Wertsteigerungen („value capture") durch den Staat wird eine zunehmende Rolle bei der Finanzierung öffentlicher Verkehrsmittel spielen. Sie kann auf verschiedene Weise geschehen. Über Grundsteuern etwa kann ein kleiner Prozentsatz des Mehrwerts abgeschöpft werden, der durch Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr entsteht.

Größere Anteile am geschaffenen Mehrwert können monetarisiert werden, wo der Betreiber proaktiv tätig wird und im Stil eines Immobilien-Projektentwicklers vorgeht. In solchen Fällen kann er den Löwenanteil am Mehrwert einbehalten und die Mittel wieder in öffentlichen Verkehr investieren. Peter Hendy bemerkte dazu, dass sich mit 2 Prozent

Teilnehmer

Moderator: Monika Jones, Deutsche Welle TV

„Wir sollten alle Wertzuwächse abschöpfen, sie in Geld umwandeln, es für eine Weile behalten und dann wieder investieren."

„Ohne Infrastrukturplan vergeuden Sie viel Geld."

„Der öffentliche Nahverkehr sollte ein System für alle sein. Wir brauchen ein Gleichgewicht und einen fairen Preis."

Per Als
Chief Transport Executive,
Stadt Kopenhagen
Dänemark

Michael Melaniphy
Präsident und Vorstandsvorsitzender,
American Public Transport Association
USA

Peter Hendy
Commissioner,
Transport for London
Großbritannien

Dmitry Pronin
Abteilungsleiter für Verkehr und Entwicklung der Straßeninfrastruktur, Stadt Moskau
Russland

Hans-Werner Franz
Geschäftsführer,
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)
Deutschland

Makoto Washizu
Präsident,
Japan International Transport Institute (JITI)
Japan

abgeschöpftem Mehrwert kein öffentliches Nahverkehrsnetz aufbauen lässt, wohl aber mit 75 Prozent.

Projekte wir die Docklands in London haben hier Vorbildcharakter. In Kopenhagen wird ein Teil des Hafengebiets neu entwickelt; die Einnahmen werden in eine U-Bahnlinie investiert. Tokio praktiziert diesen Ansatz besonders erfolgreich: Die T-Linie, ein Nahverkehrszug, ist rentabel, wobei ca. 44 Prozent des Ertrags aus dem Einzelhandel und ca. 40 Prozent aus dem Betrieb von Immobilien stammen, nur ca. 17 Prozent aus dem eigentlichen Verkehrsbetrieb. Ermöglicht wurde dies durch die gezielte Stadtentwicklung entlang der Schienenstrecken - ein Prozess, der von den Betreibern aktiv vorangetrieben wird.

Dem Timing kommt bei solchen Modellen besondere Bedeutung zu. Je früher der Betreiber sich in den Wertschöpfungsprozess einklinkt, desto besser sind seine Chancen, einen Gutteil des Mehrwerts einer Investition einzusammeln (und zu ihrer Finanzierung einzusetzen).

Dazu muss jedoch die Entscheidung über die künftige Entwicklung des Verkehrsnetzes getroffen werden, bevor über die Flächennutzung entschieden wird – siehe oben zu den Vorteilen langfristiger Planung. Ein enges Zusammenwirken von Raum- und Verkehrsplanung schafft dafür die Voraussetzungen, und ein gemeinsamer Entwicklungsplan sorgt für das stabile und transparente Umfeld, das privates Kapital anzieht.

Die Einbeziehung aller Interessensgruppen ist von großer Bedeutung. Bürgerbeteiligung kann direkt an die Finanzierung gekoppelt sein, wie in den USA, wo die Bereitstellung von Mitteln in US-Bundesstaaten ein Referendum voraussetzt. In den USA gibt es derzeit 28 verschiedenen kommunale Steuern, aus denen Verkehrsprojekte finanziert werden; die Anzahl der zu überzeugenden Gruppen kann deshalb groß sein. Erfolg ist jedoch möglich, wenn die Begründung für die Ausgaben fundiert und die Verantwortlichkeit sichergestellt ist. Seit 2002 sind 73 Prozent der Referenden zu steuerfinanzierten Nahverkehrsprojekten positiv ausgefallen, so Michael Melaniphy von der American Public Transport Association.

Wenn Interessengruppen – etwa Wirtschaftsverbände – zu Befürwortern von Verkehrsinvestitionen gemacht werden können, haben sie oft mehr politische Schlagkraft als die Verkehrsplaner. Und wo Betroffene solche Projekte befürworten ist es nur noch ein kleiner Schritt, sie auch zu überzeugen, einen Teil der Kosten zu übernehmen. So konnte die britische Regierung dank der positiven Haltung der Wirtschaft zum Londoner Crossrail-Projekt eine Zusatzsteuer einführen, mit der das Projekt teilweise finanziert wird. In Chile dagegen scheiterte das Nahverkehrsprojekt TransSantiago unter anderem deshalb, weil Entscheidungen im engsten Kreis, ohne Einfluss von außen und ohne Abgleichung mit der Realität getroffen wurden.

Institutionelle Mechanismen können viele unterschiedliche Formen annehmen. Typisch ist die Einbeziehung von Akteuren aus dem Privatsektor. Zweckgesellschaften, gemeinsam vom Staat und privaten Anlegern gegründet, können Infrastrukturprojekte finanzieren und sie dann an Betreiber verpachten. Die Erfahrungen mit Build-Operate-Transfer-Projekten (BOT) sind durchwachsen. Einige mussten wieder von der öffentlichen Hand übernommen werden, da der unbekannte Zustand des Anlagegegenstands das Risiko für die Partner unberechenbar machte. Um den Privatsektor zu gewinnen, ist es entscheidend, ein fundiertes Verständnis der Marktmechanismen zu besitzen und ein stabiles, transparentes Umfeld für Investoren zu schaffen. ■

„Lasst uns nicht über Infrastruktur sprechen, sondern über Mobilität."

Burkhard Jung
Oberbürgermeister, Leipzig

„Für Lebensqualität brauchen wir qualitativ hochwertige Verkehrssysteme."

Pedro Pablo Errázuriz
Minister für Verkehr und Telekommunication, Chile

International
Transport Forum

Minister
zur Verkehrsfinanzierung

Erklärung der Verkehrsminister 32

Publikumsöffentliche Ministersitzung 34

Runde Tische der Minister 38

Offizielles Foto 42

Ministererklärung über die **Finanzierung des Verkehrs**

PRÄAMBEL

Die Finanzierung des Verkehrs ist eine der größten Herausforderungen für die heutige Verkehrspolitik. Der Mobilitätsbedarf, dem hochwertige Verkehrsnetze und -dienste Rechnung tragen, steigt schnell an. Öffentliche wie private Haushalte unterliegen strengen Zwängen. Vor diesem Hintergrund müssen Regierungsstellen und Industrie gemeinsam neue Wege suchen, um eine stabile und langfristige Finanzierung dieses Sektors zu gewährleisten.

Die Verkehrsinfrastruktur besteht nicht nur aus Asphalt, Beton oder Stahl; sie ist vielmehr das Rückgrat der Volkswirtschaften, schafft Verbindungen für Menschen und Güter, sorgt für den Zugang zu Arbeitsstellen und Dienstleistungen und ermöglicht Handel ebenso wie wirtschaftliches Wachstum.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind ein langfristiges Unterfangen. Aus diesem Grund werden dringend robuste und zuverlässige Finanzierungslösungen benötigt, die den Handel und das Wirtschaftswachstum fördern, ohne Fragen der Nachhaltigkeit in ökologischen wie sozialen Belangen zu vernachlässigen.

Die Frage, wie die Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsdienste und -systeme finanziert werden können, um den derzeitigen und zukünftigen Bedarf zu decken, stand im Mittelpunkt der Erörterungen beim jährlichen Gipfeltreffen der Verkehrsminister aus aller Welt anlässlich des Weltverkehrsforums 2013. An den Erörterungen über die Finanzierung des Verkehrs beteiligten sich Entscheidungs- und Interessenträger aus der ganzen Welt und verabschiedeten folgende Erklärung:

Angesichts dessen,

dass ein zuverlässiges und intermodal integriertes Verkehrssystem von wesentlicher Bedeutung für den wirtschaftlichen Wohlstand und fairen Zugang zu Gütern und Dienstleistungen ist,

und dieses System finanziell nachhaltig, sicher und geschützt sein sowie den hohen Maßstäben des Umweltschutzes gerecht werden muss[1];

In der Erkenntnis,

dass ausreichende Investitionen in die Infrastruktur sowie die Unterhaltung derselben erforderlich sind, um ein robustes, hochwertiges und nachhaltiges Verkehrssystem bereitzustellen;

In Anerkennung dessen,

dass nachhaltiges und integratives Wachstum gewinnbringende Investitionen und innovative Finanzierungslösungen erfordert, nicht zuletzt, um die Transportkosten für Industrie und Handel zu senken;

dass Investitionen für Verkehrsvorhaben (einschließlich solcher zur Unterhaltung und Erneuerung), die langfristig die Produktivität steigern und kurzfristig die Bautätigkeit stimulieren und einen Anreiz für die Schaffung von Arbeitsplätzen geben, insbesondere für Volkswirtschaften mit abgeschwächtem Wachstum von Bedeutung sind,

und dass knappe Haushaltsmittel und Sparmaßnahmen die Suche nach innovativen Finanzierungslösungen befördern und Gelegenheiten bieten, die Finanzierung des Verkehrs zu reformieren;

In Bekräftigung dessen,

dass eine langfristige Perspektive für die Finanzierung des Verkehrs benötigt wird, um sicherzustellen, dass Investitionen an strategischen Zielen sowie am Lebenszyklus der Anlagen ausgerichtet werden, um die Integrität der bestehenden Netze zu erhalten;

dass sorgfältige Planung und zeitgerechte Umsetzung maßgebend für den wirksamen Einsatz von Investitionen insbesondere in die Verkehrsinfrastruktur sind;

Unterstreichen

die Bedeutung der Zuteilung angemessener Mittel für den Verkehr und die Infrastruktur neben den übrigen Ausgabenprioritäten, um ein gerechtes, transparentes und nachhaltiges System unter Berücksichtigung der rechtlichen Zuständigkeiten zu gewährleisten;

DIE MINISTER

betonen die Notwendigkeit, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und -dienste – unter Berücksichtigung haushaltspolitischer Zwänge – an der grundlegenden Rolle des Verkehrs in Wirtschaft und Gesellschaft auszurichten. Dies erfordert:

- einen soliden Finanzierungsrahmen, der die Durchführung langfristiger Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrs erleichtert,
- und die Verankerung der Finanzierung in den vom Verkehr abgeleiteten Nutzen;
- Kontinuität im Verhältnis zwischen der Finanzierungspraxis und dem strategischen Richtungswandel in diesem Sektor und
- Entscheidungsprozesse, die sicherstellen, dass die Mittel möglichst effizient eingesetzt werden.

sind bestrebt, gemäß diesen Grundsätzen

- Investitionen in die im Hinblick auf das Wachstum notwendige Verkehrsinfrastruktur und -dienste zu ermöglichen sowie die für ihre Unterhaltung, Erneuerung und entsprechende technische Innovationen notwendigen Finanzmittel bereitzustellen und
- die Beteiligung des privaten Sektors bei der Finanzierung von Investitionen zu erleichtern, wo dies angemessen und möglich ist.

bekräftigen erneut ihre Verantwortung zur Schaffung leistungsfähiger und kohärenter Regulierungsrahmen für die Finanzierung, die die wirksame Zusammenarbeit zwischen den Behörden und mit dem privatem Sektor fördern und die Erforschung innovativer Finanzierungssysteme ermöglichen;

unterstreichen das Potenzial für Verbesserungen bei der Kontrolle der Investitionskosten im Verkehrsbereich sowie für Innovationen bei der Finanzierung der Infrastruktur und des Betriebs, um eine nachhaltige und finanzpolitisch verantwortungsvolle Finanzierung des Verkehrs zu gewährleisten;

1. Die Minister verweisen auf und bekräftigten noch einmal die Erklärung der Minister beim Gipfeltreffen 2012 über Nahtlosen Verkehr: Verknupfungen schaffen.

kommen überein, dass die beim Gipfeltreffen 2013 untersuchten Grundsätze und Verfahren die Bedeutung fortgesetzter Investitionen im Verkehrsbereich für das langfristige Wachstum, die Produktivität und die Nachhaltigkeit ebenso belegen wie für den kurzfristigen wirtschaftlichen Aufschwung. Folgende Aspekte sollten dabei besonders zur Kenntnis genommen werden:

Deckung des steigenden Bedarfs an Verkehrsdiensten

- Auch dort, wo die Netze gut ausgebaut sind, werden Investitionen benötigt, um Engpässe hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und des wirtschaftlichen Wachstums zu beseitigen und um das gewinnbringende Potenzial bestimmter Standorte zu erschließen.
- Die ausgewogene Entwicklung von integrierten intermodalen Mobilitätssystemen führt häufig dazu, dass den kollektiven Verkehrsträgern eine größere Rolle zukommt; die Abhängigkeit dieser Verkehrsträger von öffentlichen Mitteln sollte daher sorgfältig gesteuert werden.

Festlegung von Förderschwerpunkten

- Die langfristige Planung und Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und Beförderungen macht einen integrierten und kohärenten politischen Rahmen mit abgestimmten Zielen und Finanzierungsschwerpunkten für das Verkehrssystem erforderlich.
- Bei größeren Investitionen in die Verkehrsweageinfrastruktur sind die Ermittlung und das Verständnis des gesamten Ausmaßes an Kosten und Nutzen – einschließlich der externen Kosten sowie der weiterreichenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Vorteile – wichtig für die Festlegung der Ausgabenschwerpunkte.
- Dazu gehört auch die Verbesserung der Infrastrukturen und Dienstleistungen im Verkehrsbereich, insbesondere im Hinblick auf Sicherheit, Zuverlässigkeit Zugänglichkeit und Auswirkungen auf die Umwelt.
- Die evidenzbasierte Politikgestaltung erfordert genaue Daten. Beim Gipfeltreffen wurden daher die internationalen Bemühungen zur Erzeugung besserer Daten für das Verständnis des Wertes und Zustands von Verkehrsinfrastrukturanlagen sowie für die Ermittlung des Umfangs der Ausgaben für Unterhaltung und Ausbau angeregt.
- Die öffentliche Konsultation und Partizipation ist von wesentlicher Bedeutung für die Orientierung der Investitionsmaßnahmen am öffentlichen Interesse.

Mechanismen für eine solide und nachhaltige Finanzierung

- Die nachhaltige Finanzierung des Verkehrsbereichs entspringt aus verschiedenen Quellen. Damit strategische Ziele umgesetzt werden können, ist es wichtig, für Transparenz und zuverlässige Einnahmen zu sorgen.
- In den weiter entwickelten Volkswirtschaften verringern sich die Einnahmen aus der Kraftstoffsteuer in dem Maße, in dem sich das Kraftstoffeinsparpotenzial von Fahrzeugen erhöht. Diese Entwicklung wird sich in den Ländern, in denen Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz die Nutzung alternativer Fahrzeuge befördern, noch beschleunigen.
- Private Investitionen und Projektfinanzierungen in unterschiedlichster Form, wie Investitionen von Unternehmen und öffentlich-private Partnerschaften, können einen wichtigen Beitrag zu den Gesamtinvestitionen im Verkehrsbereich leisten.
- Die Regierungen können darauf hinarbeiten, Investitionen verschiedenster Finanzpartner über Infrastrukturbanken, staatliche Darlehen und Infrastrukturanleihen zu ermöglichen.
- Neue Partnerschaftsmodelle und alternative Finanzierungsinstrumente unter Beteiligung des privaten und öffentlichen Sektors können entwickelt werden, um die Finanzmittel zu erhöhen.
- Öffentlich-private Partnerschaften können, wenn sie auf der Grundlage der Wirtschaftlichkeit beruhen und von einem kompetenten Projektträger geleitet werden, Nutzen erzeugen. Mögliche Investitionsrisiken müssen genau ermittelt und in einen vertraglichen Rahmen eingepasst werden, um dafür zu sorgen, dass sie sinnvoll verteilt und angemessen gehandhabt werden. Die Auswahl der richtigen Projekte für öffentlich-private Partnerschaften ist ein wichtiger Teil des Risikomanagements.
- Die von den öffentlich-privaten Partnerschaften geschaffenen Verbindlichkeiten für den Steuerzahler müssen ermittelt, transparent gemacht und im Hinblick auf eine umsichtige Steuerpolitik begrenzt werden; außerdem müssen die Verbindlichkeiten für den Steuerzahler traditionelleren Finanzierungswegen im Verkehrsbereich gegenübergestellt werden
- Faktoren, die den Wert von ÖPP-Vorhaben beeinflussen, wie geringere Kosten, eine beschleunigte Projektrealisierung oder verstärkter Wettbewerb, müssen evaluiert und entsprechende Erfahrungen müssen dokumentiert und zum Nutzen der Verkehrsbehörden weitergegeben werden.
- Die Auswahl, Entwicklung und Realisierung von Projekten sowie der Betrieb von Verkehrsanlagen bieten zahlreiche Möglichkeiten zur Verbesserung der Wirksamkeit und Effizienz und damit zur Kostensenkung. Ihre Berücksichtigung leistet einen wichtigen Beitrag zur Erschließung weiterer Mittel für den Verkehrsbereich.
- Es müssen wirkungsvolle Verfahren zur Kostenkontrolle angenommen und weiterentwickelt werden, um das zur Umsetzung von Verkehrsprojekten erforderliche Finanzvolumen zu begrenzen.

Schlussfolgerung

Alle am Internationalen Verkehrsforum beteiligten Minister erklären ihre Entschlossenheit, eine Politik im Hinblick auf eine solide und nachhaltige Finanzierung im Verkehrssektor zu verfolgen.

(Übersetzung durch das Bundesmnsterium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland)

Publikumsöffentliche Ministersitzung: Attraktivität für Privatkapital steigern und

Die publikumsöffentliche Ministersitzung bot Verkehrsministerin **Marit Arnstad** aus Norwegen, dem Präsidentschaftsland des Weltverkehrsforums

2013, Gelegenheit, die „Ministererklärung über die Finanzierung des Verkehrs vorzustellen, die zuvor in der geschlossenen Ministersitzung verabschiedet worden war. In der Erklärung unterstreichen die Verkehrsminister ihre Entschlossenheit, eine Politik der soliden und nachhaltigen Finanzierung des Verkehrssektors zu verfolgen. Sie betonen, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsdienste der grundlegenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rolle des Verkehrs entsprechen und daher auf dauerhaften Finanzierungsübereinkünften beruhen muss.

Unter den von den Ministern identifizierten Zielen ist die Schaffung erleichterter Bedingungen für die Beteiligung der Privatwirtschaft an Verkehrsprojekten, wo dies angemessen ist. Ministerin Arnstad lud alle Anwesenden ein, die Erklärung sorgfältig zu studieren und darüber nachzudenken, wie der öffentliche und der private Sektor die Schlussfolgerungen gemeinsam umsetzen können.

Die darauffolgende Diskussion über die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Staat und Privatwirtschaft wurde durch Präsentationen von drei hochrangigen Wirtschaftsführern aus Australien, China und der Türkei bereichert.

David Fass, Vorstandsvorsitzender der Macquarie Gruppe für Europa, den Nahen Osten und Afrika, der auch die Unternehmensberatung und Kapitalmarktgeschäfte bei Macquarie verantwortet, betonte, institutionelle Anleger seien sich bewusst, dass Infrastrukturprojekte politische Entscheidungen sind und von der Öffentlichkeit besonders kritisch beäugt werden.

Hinsichtlich der Verfügbarkeit privaten Kapitals merkte Fass an, dass ein fundamentaler Unterschied in den Finanzierungsmechanismen für bereits bestehende Infrastruktur („brownfield") und für neue Projekten „auf der grünen Wiese" („greenfield") zu beachten sei.

Für bestehende Verkehrsinfrastruktur gibt es laut Fass „eine sehr große Gruppe von interessierten institutionellen Anlegern". In den vergangenen 12 bis 18 Monaten seien 30 Milliarden US-Dollar in Infrastrukturfonds geflossen.

Der Kapital-Pool für Verkehrsinfrastruktur könnte jedoch deutlich größer sein. Staatsfonds und institutionelle Anleger halten ein Umlaufkapital von 27 Billionen US-Dollar. Angesichts der niedrigen Zinsen ziehen sich die langfristigen Investoren von den Anleihenmärkten zurück. Rentenfonds sind bestrebt, ihre Direktanlagen in Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen, auf die in US-amerikanischen und europäischen Fonds erst 2 bis 3 Prozent des Fondsvermögens entfallen. Der Anteil in Kanada und Australien liegt eher bei 15 Prozent.

Weil Verkehrsprojekte sehr groß sind, spielt die Finanzierung über Schulden eine wichtige Rolle. Die Banken und Kapitalmärkte sind weiterhin gern bereit, für hochwertige Infrastrukturanlagen Kredite bereitzustellen.

Die Finanzierung neuer Projekte auf der grünen Wiese ist dagegen schwierig. Macquarie hat die Erfahrung gemacht, dass diese nur selten für Privatinvestoren alleine durchführbar sind und staatliche Unterstützung entscheidend ist.

Der Staat muss sich jedoch nicht dauerhaft engagieren, denn Greenfield-Projekte werden mit der Zeit zu Brownfields. Durch gezielte Unterstützung und ebenso gezielten Ausstieg zu einem festgelegten Zeitpunkt, kann der Staat einen festen Investitionsbetrag gewissermaßen von Projekt zu Projekt wiederverwenden. Dadurch wird es möglich, risikoreichere Projekte, die Hilfe der öffentlichen Hand benötigen, auf den Weg zu bringen und Privatanleger zu ermutigen, sich langfristig zu binden.

In der anschließenden Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass Anleger oft auf zentralstaatlicher Ebene Unterstützung finden, während sie auf regionaler Ebene auf mangelnde Flexibilität treffen, durch die die Projekte nicht zur Ausführung kommen.

Hinsichtlich der Verteilung der Risiken warnte Fass davor, dieses Thema nicht früh genug anzusprechen. Mögliche Schwierigkeiten

"Dies ist das Davos des Verkehrs."

Minister Binali Yıldırım, Türkei

nachhaltige Finanzierung sichern

müssten schon im Vorfeld offen erörtert werden: Welche Risiken gibt es? Wo sind ihre größten Ausschläge? Wie können sie abgemildert werden und wer ist am besten dafür aufgestellt? Wenn Risiken nicht gemindert werden können, wie hoch ist der angemessene Risikoaufschlag?

In seiner Antwort auf eine Frage Mexikos hob Fass hervor, dass sich die Risiken eines Projekts im Zeitablauf ändern. Die Partner benötigen deshalb einen Rahmen, der ihnen Bewegungsfreiheit lässt. Auf eine Frage Indiens eingehend fügte Fass hinzu, dass Verkehrsminister eng mit ihren Kollegen in den Finanz- und Wirtschaftsministerien zusammenarbeiten sollten, um Pensionsfonds zu mehr Investitionen in Verkehrsprojekte zu motivieren.

Jichang Zhou, Vorstandsvorsitzender der China Communications Construction Company, unterstrich die Bedeutung des Verkehrs für Entwicklungsländer: Er schafft Wachstum, beschleunigt die Industrialisierung und verringert Armut. Unzureichende Infrastruktur behindert die Entwicklung, weshalb sich die Regierung angesichts knapper Haushalte um privates Kapital für den Bau von Verkehrsinfrastruktur bemühen muss.

Dies erfordert als Mindestvoraussetzung Gesetze, die Privatinvestitionen schützen, aber auch Anreize durch Steuererleichterungen, Fördergelder oder staatliche Garantien.

In China kommen für öffentlich-private Projekte meist Build-Transfer- (BT) und Build-Operate-Transfer-Verträge (BOT) zur Anwendung. Ziel ist es, die Geschäftsmodelle für Verkehrsinfrastruktur zu diversifizieren und für Kapital aus anderen Sektoren attraktiv zu sein.

In jüngster Vergangenheit wurden in China Autobahnen mit einer Gesamtlänge von 98 000 Kilometern gebaut. Weniger als 20 Prozent davon wurden vom Staat finanziert, 80 Prozent wurden von Privatunternehmen sowie Regionalbehörden finanziert.

Auf die Frage des deutschen Verkehrsministers **Peter Ramsauer,** wie China Investitionen in den Schienenverkehr handhabe, erklärte Jichang Zhou, sein Land habe die Verkehrsfinanzierung ab den 1980er Jahren reformiert und seither reiche Erfahrungen mit der Einbindung des Privatsektors in die Finanzierung gemacht; einschlägige Erfahrungen im Schienenbereich würden aber noch gesammelt.[1]

> „Wir sind hier, um von den anderen zu lernen und über unsere eigenen Erfahrungen zu berichten."
>
> **Minister Denis Lebel, Kanada**

Temel Kotil, Präsident und Vorstandsvorsitzender von Turkish Airlines, beleuchtete das Thema der Ministersitzung aus dem Blickwinkel der Luftfahrt. Kotil, der Mitglied des Board of Governors der IATA sowie designierter Vorsitzender der Association of European Airlines (AEA) ist, betonte, dass die Luftfahrtindustrie zwar wirtschaftlich zu kämpfen habe, jedoch nicht auf Subventionen setze.

Dagegen erwarten die Fluggesellschaften von den Regierungen ein besseres regulatorisches Umfeld, das ihnen hilft, Kosten zu senken und Gewinne zu steigern. Wenn Fluggesellschaften etwa optimierte Routen fliegen dürften, würde das Treibstoffkosten sparen und die Wirtschaftlichkeit deutlich verbessern, weil auf den Betriebsstoff 40 Prozent der Kosten entfallen. „Wir wollen direktere Flugrouten", erklärte Kotil und forderte die EU-Mitgliedstaaten auf, insbesondere den einheitlichen europäischen Luftraum („Single European Sky") umzusetzen.

Die Finanzierung neuer Flugzeuge ist für Luftfahrtunternehmen ein besonderes Problem. Hier stehen Fluggesellschaften vor einem Dilemma: Neue Maschinen sind energieeffizienter und können die wirtschaftliche Lage einer Fluggesellschaft verbessern. Die Belastungen durch die Betriebskosten von Maschinen, die im Durchschnitt 15 oder 20 Jahre alt sind, machen es für manche Unternehmen aber schwierig, von den Banken eine Finanzierung für modernere Flugzeuge zu bekommen.

Turkish Airlines hat seit 2003 rund 8,4 Milliarden US-Dollar in neue Flugzeuge investiert und plant, in den kommenden Jahren weitere 20 Milliarden US-Dollar dafür aufzuwenden. Aber „wo es keinen Gewinn →

1. Anmerkung des Herausgebers: Bei der Sitzung des Staatsrats am 24. Juli 2013 hat Chinas Ministerpräsident Li Keqiang eine Reform der Bahnfinanzierung angekündigt. Dazu gehören die Liberalisierung des Schienenwegbaus, die Schaffung eines Eisenbahnentwicklungsfonds, die Diversifizierung der Finanzierungsquellen für den Schienenwegbau mit einer größeren Rolle für Privatkapital, sowie die Liberalisierung des Eigentums und Betriebs von Intercity-Verbindungen. Diese Ankündigung folgte der Integration des Eisenbahnministeriums ins Verkehrsministerium und der Gründung der Betriebsgesellschaft China Railway Corporation im März 2013.

gibt, gibt es auch keine privaten Geldgeber", wie Kotil sich ausdrückte.

Ein weiteres Sorgenkind ist für die Airlines die Infrastruktur am Boden. Fluggesellschaften können ihren Passagieren zwar ein angenehmes Flugerlebnis bieten. Doch ist 40 Prozent der Kundenzufriedenheit abhängig von der Qualität des Services am Boden bei Check-in, Boarding etc. Wenn die Bodeninfrastruktur unzureichend ist, verlieren die Fluglinien Passagiere, ohne dass sie selbst dagegen viel tun können. Die Verkehrsminister sollten daher bestrebt sein, so Kotil, „das Flughafenproblem zu lösen".

Die türkische Regierung hat vor kurzem die Konzession für den Bau eines der größten Flughäfen der Welt bei Istanbul vergeben, der 2017 in Betrieb genommen werden soll. Das 10-Milliarden-Euro-Projekt soll in 25 Jahren 26 Milliarden Euro einbringen.

Diese Summe wird zum Gutteil aus Gebühren von Fluggesellschaften kommen, aber, wie Kotil anmerkte: „Wir bevorzugen ausgezeichnete Flughäfen. Wenn wir einen ausgezeichneten Flughafen haben, dann können wir ihn auch bezahlen." Die von Turkish Airlines geplante 20-Milliarden-US-Dollar-Investition in neue Maschinen ist laut Kotil eng verknüpft mit der Flughafen-Infrastrukturpolitik: „Das ist ein Paket."

Auf die Frage von Moderatorin Melinda Crane zur Rolle des Luftfahrtmarktes in Schwellenländern sprach Kotil von einem „Prozess der Normalisierung": In dem Maß, in dem mehr Menschen in Schwellenländern es sich leisten können und diese Staaten in Infrastruktur investieren, werden sich Reiseaktivitäten global gesehen ausgewogener verteilen. Das Wachstum des Luftfahrtsektors und seine Globalisierung wie auch der Zwang zur Effizienz haben zudem Folgen für die Nutzung der Infrastruktur, voran für die Betriebszeiten von Flughäfen.

Der türkische Verkehrsminister **Binali Yıldırım** unterstrich ebenfalls, dass eine solide gesetzliche Infrastruktur wesentlich sei, um ausländische Investoren anzuziehen. Zudem müssten Verkehrsprojekte für Investoren berechenbar und rentabel sein. Als dritte Voraussetzung sieht Yıldırım eine faire Risikoverteilung zwischen Staat, Anleger und finanzierende Institutionen, denn „sonst ist das Projekt nicht attraktiv und niemand wird sich dafür interessieren".

Die Türkei hat sehr erfolgreich Projekte als öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) und Build-Operate-Transfer-Modelle implementiert. Dazu zählen zehn Flughafenkonzessionen im Gesamtwert von 46 Milliarden US-Dollar, darunter für den neuen Flughafen bei Istanbul. Weitere zwanzig Großprojekte – Autobahnen, Brücken, Unterwassertunnel – im Wert von 48,5 Milliarden US-Dollar werden derzeit über ÖPP und BOT finanziert.

Minister Yıldırım betonte, die Türkei teile ihre Erfahrungen sehr gerne mit anderen Ländern. Er lobte in diesem Zusammenhang das Weltverkehrsforum dafür, „viel zu tun, um den Verkehr effektiver zu gestalten und die Zusammenarbeit der Länder zu fördern". Er unterstrich, dass „die Rolle des Weltverkehrsforums äußerst wichtig für die Zukunft" sei.

Im Vergleich zum Gipfel von 2009, bei dem die Türkei die Präsidentschaft innegehabt hatte, stellte Yıldırım fest, dass sich beim Weltverkehrsforum „viel bewegt und vieles besser wird". Er fügte hinzu: „Dies ist das Davos des Verkehrs. Wir müssen dieses Forum und diese Organisation unterstützen, weil sie für die Weltwirtschaft wichtig sind."

„Das Weltverkehrsforum ist für alle beteiligten Minister sehr positiv."

Minister Maksim Sokolov, Russland

Der tunesische Verkehrsminister **Karim Haroun**i merkte an, dass die Teilnahme seines Landes am Weltverkehrsforum als Nichtmitgliedstaat einen besonderen Anlass darstelle und

Die **Macquarie Group** ist eine börsennotierte australische Bank mit einer Marktkapitalisierung von 15 Milliarden australischen Dollar. Das Unternehmen ist der weltweit größte Infrastrukturfondsmanager mit einem verwalteten Vermögen von mehr als 100 Milliarden US-Dollar, wovon über 30 Milliarden in Häfen, Mautstraßen, Flughäfen und Schienennetze stecken. Dazu zählen das APRR-Mautautobahnen in Frankreich, der Flughafen Kopenhagen und Brunswick Rail, eine führende Bahn-Leasinggesellschaft. Macquarie ist zudem einer der größten Infrastrukturberater der Welt.

David Fass, Vorstandsvorsitzender für Europa, den Mittleren Osten und Afrika, Macquarie Group, Australia

für die Öffnung des Forums nach Afrika stehe. Tunesien kooperiert mit dem ITF-Mitglied Türkei bereits beim Bau eines Flughafens auf BOT-Basis für mehr als 20 Millionen Fluggäste, der Tunesien helfen wird, Nutzen aus seiner strategischen Lage in Nordafrika zu ziehen.

Der russische Verkehrsminister **Maksim Sokolov** erläuterte den Plan seines Landes, die Mobilität der Bevölkerung um den Faktor 1,5 zu erhöhen, unter anderem durch den Ausbau der Flughafenkapazität um 50 Prozent und die Verdoppelung des aktuellen Straßennetzes. Das Programm erfordere Investitionen von 300 Milliarden Euro bis 2020 und könne nicht ohne private Gelder umgesetzt werden.

Russland hat eine Konzessionsübereinkunft implementiert und wird noch in diesem Jahr ein ÖPP-Gesetz mit „fairen und transparenten Regeln" verabschieden. Mit der russischen Bank für Entwicklung und Außenwirtschaft (Vnesheconom-Bank) und einer Reihe weiterer Mechanismen zur Unterstützung von Projekten wurde ein Straßenbaufonds eingerichtet. Auf der Ebene der Föderation hat Russland professionelle Teams geschaffen, die „die Sprache der Investoren sprechen" und über vertieftes Wissen im Finanzierungsbereich verfügen.

Der Bau neuer Flughafenterminals ist ein interessanter Projekttyp für die Beteiligung privater Geldgeber. Dieses Jahr wird in Sankt Petersburg ein neues Terminal in Betrieb genommen, das für 17 Millionen Fluggäste ausgelegt ist und ausschließlich privat finanziert wurde. Ferner plant Russland Mautstraßen mit einer Gesamtlänge von 3 000 Kilometern sowie Trassen für Hochgeschwindigkeitszüge (ebenfalls 3 000 km); ein „ehrgeiziges Projekt, das nur auf der Grundlage einer ÖPP umgesetzt werden kann".

Minister Sokolov unterstrich die „großartigen Gelegenheiten", die der Leipziger Gipfel biete: „Das Weltverkehrsforum ist für alle beteiligten Minister sehr positiv. Es bietet uns die Gelegenheit, uns über die modernsten, dem neuesten Stand entsprechenden Ansätze auszutauschen."

Entsprechend äußerte sich auch Kanadas Verkehrsminister **Denis Lebel**: „Wir sind stolze Partner des Weltverkehrsforums und werden es bleiben", sagte er. „Wir sind hier, um von den anderen zu lernen und über unsere eigenen Erfahrungen zu berichten." Minister Lebel brachte außerdem seine Freude über die Entscheidung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO zum Ausdruck, ihren Sitz in Montreal zu belassen.

Kanada hat im vergangenen Haushaltsjahr den größten Infrastrukturplan seiner Geschichte auf den Weg gebracht. Zur Umsetzung baut die Regierung gezielt auf Zusammenarbeit mit der Wirtschaft und hat zu diesem Zweck eine eigenständige Agentur, PPP Canada eingerichtet.

Grundsätzlich muss jedes von der Regierung vorgeschlagene Projekt mit einem Volumen von mehr als 100 Millionen kanadische Dollar durch eine ÖPP-Bewertung gehen, um sicherzustellen, dass die Steuergelder optimal eingesetzt werden. Kanada fördert zudem mit Nachdruck die Einführung des „Nutzer=Zahler"-Ansatzes. „Wir sind davon überzeugt, dass diejenigen, die die Dienstleistung nutzen, auch dafür bezahlen sollen", sagte Lebel.

Aziz Rabbah, Verkehrsminister von Marokko, das Beobachterstatus beim Weltverkehrsforum besitzt, wiederholte die von seinem tunesischen Amtskollegen ausgedrückte Hoffnung, dass sich das Forum Afrika gegenüber öffne: „Afrika ist ein Wachstumsmarkt, ein sich öffnender Markt und ein Markt, der bei der Auswahl der Finanzierungsmodelle begleitet werden muss", so Rabbah.

Marokko hat sich für den ÖPP-Ansatz entschieden und wird ein entsprechendes Gesetz verabschieden. Auf dem afrikanischen Kontinent gibt es auch Beispiele für Konzessionsmodelle, aber sie führen zu vielen Problemen, etwa weil Mediatoren und eine Schiedsgerichtsbarkeit fehlen. Daher „brauchen wir für ÖPP Gesetze, wir brauchen Institutionen, wir brauchen Begleitung. Wir müssen lernen und auf den Erfahrungen anderer aufbauen, um Projekte für den öffentlichen Sektor zu entwickeln, die die Bürger brauchen." Minister Rabbah betonte zudem die Notwendigkeit, die Instandhaltung einzubeziehen: „Wenn wir über ÖPP sprechen, müssen wir die gesamte Wertschöpfungskette berücksichtigen." ■

China Communications Constructions Company (CCCC) ist auf die Konstruktion von Häfen und Verkehrsinfrastruktur spezialisiert und damit das größte Bauunternehmen in China und der drittgrößte Anbieter dieser Leistungen auf der Welt. Zudem profiliert sich der Konzern als größter Containerkranhersteller und zweitgrößtes Baggerunternehmen weltweit. Ferner ist CCCC ein führender Anbieter im Straßen-, Brücken und Eisenbahnbau in China und mit 25 Schnellstraßen, die eine Gesamtlänge von 1710 km aufweisen und Investitionen von 22 Milliarden UDS erfordern, auch der größte Autobahnbetreiber des Landes.

Jichang Zhou, Vorsitzender, China Communications Construction Company (CCCC), China

Turkish Airlines (THY) bedient 234 Flughäfen in 103 Ländern in Europa, Afrika, Asien und Amerika. Damit betreibt die Fluggesellschaft das weltweit größte Flugnetz, das von einem einzigen Hub (Istanbul) ausgeht. Gemessen an der Anzahl der Destinationen ist THY die viertgrößte Fluggesellschaft der Welt. 2012 beförderte THY 39 Millionen Fluggäste (17 Millionen mehr als 2006) und erzielte einen Umsatz von 9 Milliarden US-Dollar (2006: 2,23 Milliarden US-Dollar) und einen Jahresüberschuss von 623,3 Millionen US-Dollar.

Temel Kotil, Vorstandsvorsitzender, Turkish Airlines, Türkei

Runde Tische der Minister

Die Runden Tische der Minister ermöglichen Verkehrsministern und politischen Repräsentanten, den direkten Dialog mit führenden Persönlichkeiten aus dem Verkehrssektor und internationalen Organisationen. Die Diskussionen sind vertraulich und finden in kleinem Rahmen statt, um offene und dynamische Gespräche zu ermöglichen. Im Rahmen des Weltverkehrsforums 2013 zum Thema „Finanzierungskonzepte für das Verkehrswesen" fanden drei Minister-Rundtische statt.

Private Finanzierungsquellen für Verkehrsinfrastruktur eröffnen

Dieser Minister-Rundtisch konzentrierte sich auf die Frage, wie das Spektrum der Institutionen verbreitert werden kann, die in Verkehrsinfrastruktur investieren. Führende Vertreter aus Politik und Wirtschaft erörterten die derzeitigen Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Mitteln für die Verkehrsinfrastruktur. Unter anderem wurden folgende Fragen angesprochen:

- In welchem Umfang können private Investoren zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur beitragen? Wer sind diese Investoren und wie hoch sind die verfügbaren Mittel?
- Was sind die typischen Merkmale von Investoren, die sich für die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur interessieren? Nach welcher Art von Anlage suchen sie?
- Entsprechen die von Investoren bevorzugten Risikoprofile den von der öffentlichen Hand angebotenen Investitionsmöglichkeiten?

In Jurisdiktionen, in denen die private Finanzierung von Verkehrsprojekten ermöglicht wurde, haben institutionelle Anleger wie Pensions- und Staatsfonds damit begonnen, Verkehrsinfrastrukturprojekte in ihre Anlageentscheidungen mit einzubeziehen.

Diese Investoren interessieren sich für Infrastrukturprojekte mit günstigen Anlagecharakteristika wie niedrigem Wettbewerb sowie vorhersehbaren, nachhaltigen Kapitalflüssen über zehn, zwanzig oder dreißig Jahre und darüber hinaus.

Investitionen privater institutioneller Anleger in Infrastrukturprojekte haben in der jüngeren Vergangenheit nicht immer die erwarteten Ergebnisse erzielt, sowohl aus der Sicht der Investoren als auch aus dem Blickwinkel der Regierungen. In einer Zeit, in der staatliche Konjunkturprogramme und Haushaltskürzungen auf einen Nenner gebracht werden müssen, besteht allerdings mehr denn je die Notwendigkeit, die Beteiligung privater Geldgeber an der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu prüfen. ■

Teilnehmer

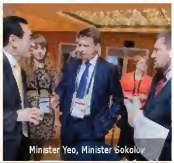
Moderator: John Micklethwait, Chefredakteur, The Economist

V.l.n.r.: **Ivan Brajović**, Minister für Verkehr und Schifffahrt, Montenegro – **Djeljalj Bajrami**, Stellvertretender Minister für Verkehr und Kommunikation, Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien – **Alberto González Lalueza**, Direktor Geschäftsentwicklungsprojekte, Cintra, Spanien – **Abdulla Alnuaimi**, Minister für öffentliche Arbeiten, Vereinigte Arabische Emirate – **Richard Abel**, Geschäftsführer, Macquarie Infrastructure and Real Assets, Großbritannien – **Jon Gunnar Pedersen**, Direktor und Gründungspartner, Arctic Securities, Norwegen – **Gershon Cohen**, Geschäftsführer und Direktor Infrastrukturfonds, Scottish Widows Investment Partnerships (SWIP), Großbritannien – **Angel Gurría**, Generalsekretär, Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) – **Frantisek Palko**, Staatssekretär, Ministerium für Verkehr, Bau und regionale Entwicklung, Slowakei – **John Micklethwait**, Chefredakteur, The Economist (Moderator) – **Alan Kelly**, Staatsminister für Verkehr, Irland – **Denis Lebel**, Minister für Verkehr, Infrastruktur und Gemeinschaften, Kanada – **B.K. Chaturvedi**, Mitglied der Planungskommission, Indien – **Sergio Monteiro**, Staatssekretär für öffentliche Arbeiten, Verkehr und Kommunikation, Portugal – **Michael Woodhouse**, Assoziierter Minister für Verkehr, Neuseeland

Michael Clausecker, Minister Yeo

Paola Lancellotti, Jiakang Sun, Minister Hammond

Minister Alnuaimi (l.)


Minister Yeo, Minister Sokolov

Sergio Monteiro, Angel Gurria

Richard Abel, Manoj Singh, B.K.Chaturvedi

Frantisek Palko, Michael Woodhouse

Jean-Pierre Loubinoux, Brian Nye

Investieren in Hochgeschwindigkeits-Zugverkehr

Dieser Runde Tisch der Minister widmete sich Kosten und Nutzen von Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken. Die offene Diskussion zwischen Politikern und Wirtschaftsvertretern vertiefte unter anderem die folgenden Fragen:

- Wie sollte mit dem langfristige Risiko bei Investitionen in Hochgeschwindigkeits-Zugverkehr umgegangen werden?
- Welche Finanzierungsformen können diese Risiken am besten minimieren?
- Was ist der Schlüssel für den Erfolg eines Hochgeschwindigkeits-Bahnprojekts?
- Welche Rolle sollten nationale und lokale Behörden sowie Betreiber, Hersteller und Privatanleger spielen?
- Welche Auswirkungen haben Hochgeschwindigkeitssysteme auf die übrigen Verkehrsträger?

Hochgeschwindigkeits-Zugverkehr kann die Vernetzung von Regionen deutlich verbessern. Er bietet Fernreisenden schnelle und bequeme Beförderung, fördert die regionsübergreifende Wirtschaftsentwicklung und verbessert den Lebensstandard der Menschen, indem er Verkehrsstaus und Umweltbelastung verringert.

Viele Länder weltweit planen derzeit Hochgeschwindigkeitssysteme oder haben bereits Projekte in Angriff genommen. Dennoch stehen die Entscheidungsträger vor schwierigen Abwägungen angesichts bestehender Unsicherheiten hinsichtlich der langfristigen Nachfrage nach Hochgeschwindigkeits-Fernverbindungen wie auch der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung. Da Hochgeschwindigkeitslinien beträchtliche Investitionen voraussetzen, brauchen die Entscheider zuverlässige und nachhaltige Mechanismen der Finanzierung mit einer abgewogenen Verteilung der Risiken auf die einzelnen Projektpartner. ■

Teilnehmer

Moderator: Pat Cox, Journalist

Alexander Saltanov, Vizepräsident, Russische Eisenbahn, Russland - **Jean-Pierre Loubinoux**, Generaldirektor, Internationale Union der Eisenbahnen (UIC) - **Aleksander Wolowiec**, Vorstandsmitglied, PKP Polnische Eisenbahn, Polen - **Bryan Nye**, Vorstandsvorsitzender, Australasian Railway Association, Australien - **Hyung Koo Yeo**, Vizeminister für Verkehr, Korea - **Robert Letteney**, Deputy Assistant Secretary für Luftfahrt und Internationale Angelegenheiten, Department of Transportation, USA - **Michael Clausecker**, Vorstandsvorsitzender, Bombardier Transportation, Deutschland - **Maksim Sokolov**, Minister für Verkehr, Russland - **Maciej Jankowski**, Unterstaatssekretär, Ministerium für Verkehr, Bau und maritime Wirtschaft, Polen - **Merja Kyllönen**, Minister für Verkehr, Finnland

Die Finanzierung nachhaltiger Schifffahrt

Der Druck zur Verringerung von Treibhausgas-Emissionen nimmt zu. Vielfach wird argumentiert, dass die Schifffahrt mehr zur Verbesserung der Umweltsituation tun kann. „Clean Shipping" gilt dabei als wesentlicher Bestandteil einer Lösung. Zudem sind am 1. Januar 2013 der Energy Efficiency Design Index (EEDI) und der Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) in Kraft getreten.

Gleichzeitig kämpfen Reedereien mit den Auswirkungen des derzeitigen finanziellen Umfelds, in dem die Finanzierung für die Schifffahrt fast gänzlich zum Erliegen gekommen ist. Immer mehr Stimmen verlangen vor diesem Hintergrund eine pragmatische Vorgehensweise und ein Ausbalancieren ökologischer mit ökonomischen Prioritäten, bei dem die Implementierung neuer Vorschriften mit der derzeitigen wirtschaftlichen Gesamtlage in Einklang bleibt.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Lage der Schifffahrt kreiste das vertrauliche Gespräch am Minister-Rundtisch um die Frage, wie Reedereien ihre Schiffe umweltverträglich betreiben können und dabei gleichzeitig gesunde Bilanzen vorlegen können, wie ökologische Verbesserungen finanziert werden können und ob (bzw. zu welchem Preis) neue Technologien die Energieeffizienz steigern können. ■

Teilnehmer

Moderator: Melinda Crane, Deutsche Welle TV

V.l.n.r.: **Paola Lancellotti**, Generalsekretär, European Shippers' Council (ESC) – **John Lu**, Präsident, Asian Shippers' Council (ASC) – **Jiakang Sun**, Executive Vice-President, COSCO, China – **Melinda Crane**, Moderator and Journalist – **Paolo Costa**, Präsident, Hafenbehörde Venedig, Italien – **Frédéric Cuvillier**, Minister für Verkehr und maritime Wirtschaft, Frankreich – **Pedro Errázuriz Domínguez**, Minister of Transport and Telecommunications, Chile – **Stephen Hammond**, Parlamentarischer Unter-Staatssekretär für Verkehr, Großbritannien – **Carl-Johan Hagman**, Vorstandsvorsitzender, Shipping, Drilling and Ferries, Stena Shipping AB, Schweden

International Transport Forum
International Transport Forum
International Transport Forum
International Transport Forum

1. Hyung-Koo YEO, Vize-Minister, Korea; 2. Gansukh AMARJARGAL, Minister, Mongolei; 3. Abdulla ALNUAIMI, Minister, Vereinigte Arabische Emirate ; 4. Volodymyr KOZAK, Minister, Ukraine; 5. Maxim SOKOLOV, Minister, Russland; 6. Doris LEUTHARD, Bundesrätin, Schweiz; 7. Denis LEBEL, Minister, Kanada; 8. Mengyong WENG, Vize-Minister, China; 9. Frédéric CUVILLIER, Minister, Frankreich; 10. Peter RAMSAUER, Bundesminister, Deutschland; 11. José VIEGAS, Generalsekretär, Weltverkehrsforum; 12. Eva HILDRUM, Norwegen; 13 Michael WOODHOUSE, Assozierter Minister, Neuseeland ; 14. Binali YILDIRIM, Minister, Türkei; 15. B.K. CHATURVEDI, Mitglied der Planungskommission, Indien; 16. Jichang ZHOU, Vorsitzender, China Communications Construction Company; 17. Aziz RABBAH, Minister, Marokko; 18. Natia MIKELADZE, Stellvertrende Ministerin, Georgien; 19. Robert LETTINEY, Deputy Assistant Secretary, USA; 20. Minna KIVIMÄKI, Finnland; 21. Hans BRANDSTROM, Schweden; 22. Rocco GIRLANDA, Unter-Staatsekretär, Italien; 23. Sigurbergur BJÖRNSSON, Island; 24. Pál VÖLNER, Minister, Ungarn; 25. Rachel KYTE, Vizepräsidentin, Weltbank; 26. Yagub NOVRUZALIYEV, Aserbeidschan; 27. Andreas SCHEUER, Parlamentarischer Staatssekretär, Deutschland; 28. Temel KOTIL, Vorstandsvorsitzender, Turkish Airlines; 29. Karim HAROUMI, Minister, Tunesien; 30. Stephen HAMMOND, Parlamentarischer Unter-Staatssekretär, Großbritannien; 31. Alan KELLY, Staatsminister, Irland; 32. Pedro Pablo ERRÁZURIZ, Minister, Chile; 33. Ana PEREIRA DE MIRANDA, Portugal; 34. Anatol SALARU, Minister, Moldova; 35. Aliaksandr SHYSHKO, Stellvertrender Minister, Belarus; 36. Vladislav KONDRATOVIC, Vize-Minister, Litauen; 37. David FASS, Macquarie Group; 38. Yoshitaka TOUI, Assistant Vice-Minister, Japan; 39. Joseph CALLUS, Malta; 40. Markus VERLING, Liechtenstein; 41. Ionut GEORGESCU, Rumänien; 42, Christian WEISSENBURGER, Österreich; 43. Maciej JANKOWSKI, Unterstaatssekretär, Polen; 44. Ioannis SALAVOPOULOS, Griechenland; 45. Lidewijde ONGERLING, Niederlande; 46. Marc ROMAN, Belgien; 47. Djeljalj BAJRAMI, Stellvertretender Minister, Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien, 48. Lord Gus MACDONALD, Macquarie Group; 49. Umberto DE PRETTO, Generalsekretär, International Road Transport Union ; 50. Frantisek PALKO, Staatssekretär, Slowakei; 51. Helena ZAVAZALOVA, Tschechische Republik; 52. Anti MOPPEL, Estland; 53. Jean-Pierre LOUBINOUX, Generaldirektor, Internationale Union der Eisenbahnen; 54. Jean-Eric PAQUET, Europäische Kommission; 55. Jaehak OH, The Korea Transport Institute; 56. Paolo COSTA, Präsident, Hafenbehörde Venedig, Italien; 57. Jean-Luc Di PAOLA-GALLONI, Valeo; 58. Patrick OLIVA, Michelin; 59. Guy STAUS, Luxembourg; 60. Michael MELANIPHY, Präsident, American Public Transport Association; 61. José SAN MARTÍN, Mexiko; 62. Paola LANCELLOTTI, Generalsekretärin, European Shippers' Council ; 63. Holger DALKMANN, Direktor, World Resources Institute; 64. John LU, Präsident, Asian Shippers' Council

Rednerliste

Abel, Richard
Geschäftsführer,
Macquarie Infrastructure
and Real Assets
Großbritannien

Ahrens, Gerd-Axel
Institutsdirektor,
Institut für Verkehrsplanung
und Straßenverkehr,
Technische
Universität Dresden,
Deutschland

Alnuaimi, Abdulla
Minister für öffentliche
Arbeiten
Vereinigte Arabische Emirate

Als, Per
Chief Transport Executive,
Stadt Kopenhagen
Dänemark

Ando, Keiichi
Präsident,
New Kansai International
Airport Company
Japan

Arnstad, Marit
Minister für Verkehr
und Kommunikation,
Norwegen

Bajrami, Djeljalj
Stellvertretender Minister für
Verkehr und Kommunikation
Ehemalige Jugoslawische
Republik Mazedonien

Beldowski, Jaroslaw
Erster Vizepräsident,
Mitglied des Vorstands,
Bank Gospodarstwa
Krajowego (BGK)
Polen

Bhatt, Shailen P.
Cabinet Secretary,
Delaware Department
of Transportation
USA

Boeuf, Patrick
Abteilungsleiter,
Projektdirektorat,
Europäische Investitionsbank
(EIB)

Borroni-Bird, Chris
Vizepräsident Strategische
Entwicklung,
Qualcomm Technologies Inc.
USA

Brajović, Ivan
Minister für
Verkehr und Schifffahrt,
Montenegro

Callender, Duane
Direktor,
TIFIA-Kreditprogramm,
Department of Transportation
USA

Chase, Robin
Gründerin und
Vorstandsvorsitzende,
Buzzcar,
Frankreich

Chaturvedi, B.K.
Mitglied der
Planungskommission
Indien

Clausecker, Michael
Vorstandsvorsitzender,
Bombardier Transportation
Deutschland

Cohen, Gershon
Geschäftsführer und
Direktor Infrastrukturfonds,
Scottish Widows Investment
Partnerships (SWIP)
Großbritannien

Paolo Costa
Präsident,
Hafenbehörde Venedig
Italien

Cox, Pat
Journalist und ehemaliger
Präsident des Europäischen
Parlaments

Crane, Melinda
Journalistin, Deutsche WelleTV

Cuvillier, Frédéric
Minister für Verkehr
und maritime Wirtschaft
Frankreich

Dalkmann, Holger
Direktor,
World Resources Institute
(EMBARQ)

Davies, Howard
Vorsitzender,
The Phoenix Group;
Vorsitzender,
Flughäfenkommission,
Großbritannien

de Pretto, Umberto
Generalsekretär
International Road Transport
Union (IRU)

Duncan, Tyrrell
Direktor,
Abteilung Verkehr und
Kommunikation Ostasien,
Asiatische Entwicklungsbank
(ADB)

Eliasson, Jonas
Professor für
Verkehrssystemanalyse,
Königliche Technische
Hochschule (KTH)
Schweden

**Errázuriz Domínguez,
Pedro Pablo**
Minister für Verkehr
und Telekommunication,
Chile

Fass, David
Vorstandsvositzender
für Europa, den Mittleren
Osten und Afrika,
Macquarie Group
Australia

Flausch, Alain
Generalsekretär,
International Association
of Public Transport (UITP)

Franz, Hans-Werner
Geschäftsführer,
Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg (VBB)
Deutschland

Gerber, Peter
Vorstandsmitglied Passage,
Lufthansa
Deutschland

González Lalueza, Alberto
Direktor
Geschäftsentwicklungsprojekte,
Cintra
Spanien

Guiomard, Cathal
Commissioner,
Kommission für die
Regulierung der Luftfahrt
Irland

Gurría, Angel
Generalsekretär,
Organisation für
Wirtschaftliche
Zusammenarbeit und
Entwicklung (OECD)

Gustavsen, Terje Moe
Generaldirektor
Nationale Straßenverwaltung,
Norwegen

Hagman, Carl-Johan
Vorstandsvorsitzender,
Shipping, Drilling and Ferries,
Stena Shipping AB
Schweden

Hammond, Stephen
Parlamentarischer
Unter-Staatssekretär
für Verkehr
Großbritannien

Harouni, Karim
Minister für Verkehr
Tunesien

Hendy, Peter
Commissioner,
Transport for London
Großbritannien

Irigoyen, José Luis
Direktor,
Abteilung für Transport,
Wasser, Information und
Kommunikationstechnologie,
Weltbank

Jankowski, Maciej
Unterstaatssekretär,
Ministerium für Verkehr,
Bau und maritime Wirtschaft
Polen

Jones, Glyn
Geschäftsführer,
London Luton Airport
Großbritannien

Jones, Monika
Journalistin, Deutsche Welle TV

Juhel, Marc
Sektor-Manager Verkehr,
Weltbank

Jung, Burkhard
Oberbürgermeister
von Leipzig
Deutschland

Kelly, Alan
Staatsminister für Verkehr
Irland

Kirchmann, Hanns-Karsten
Vorstandsvorsitzender,
Toll Collect
Deutschland

Kotil, Temel
Vorstandsvorsitzender,
Turkish Airlines
Türkei

Kyllönen, Merja
Minister für Verkehr
Finnland

Kyte, Rachel
Vize-Präsidentin für
nachhaltige Entwicklung
Weltbank

Lancellotti, Paola
Generalsekretärin,
European Shippers' Council
(ESC)

Lebel, Denis
Minister für Verkehr,
Infrastruktur und
Gemeinschaften
Kanada

Letteney, Robert
Deputy Assistant Secretary
für Luftfahrt und Internationale
Angelegenheiten,
Department of Transportation
USA

Leuthard, Doris
Bundesrätin
Eidgenössisches Department
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation
Schweiz

Loubinoux, Jean-Pierre
Generaldirektor,
Internationale Union der
Eisenbahnen (UIC)

Lu, John
Präsident, Asian Shippers'
Council (ASC)

May, Tony
World Conference on Transport
Research Society

Melaniphy, Michael
Präsident und
Vorstandsvorsitzender,
American Public Transport
Association
USA

Micklethwait, John
Chefredakteur,
The Economist
Großbritannien

Mier y Teran, Carlos
Koordinator für
Schwerstransport,
Banobras
Mexiko

Monteiro, Sergio
Staatssekretär
für öffentliche Arbeiten,
Verkehr und Kommunikation
Portugal

Nemoto, Toshinori
Professor für Ökonomie,
Hitotsubashi-Universität
Japan

Nye, Bryan
Vorstandsvorsitzender,
Australiasian Railway
Association,
Australien

Oh, Jaehak
Vizepräsident,
The Korea Transport Institute
(KOTI)
Korea

Ongering, Lidewijde
Generaldirektorin für Mobilität
und Verkehr, Ministerium für
Infrastruktur und Umwelt,
Niederlande

Palko, Frantisek
Staatssekretär,
Ministerium für Verkehr,
Bau und regionale Entwicklung
Slowakei

Paquet, Jean-Eric
Direktor,
Europäisches
Mobilitäts-Netzwerk
Europäische Kommission

Pedersen, Jon Gunnar
Direktor und Gründungspartner,
Arctic Securities
Norwegen

Portillo, Michael
Journalist

Pronin, Dmitry
Abteilungsleiter für Verkehr
und Entwicklung der Straßen
Infrastruktur,
Stadt Moskau
Russland

Rabbah, Aziz
Minister für Ausrüstung
und Verkehr,
Marokko

Raminhos Tomé, João
Stellvertretender Technischer
Berater,
Europäische Investitionsbank

Ramsauer, Peter
Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Deutschland

Raptopoulos, Andreas
Mitgründer und
Vorstandsvorsitzender
von Matternet
Vereinigte Staaten

Saltanov, Alexander
Vizepräsident,
Russische Eisenbahn
Russland

Scheuer, Andreas
Parlamentarischer
Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Deutschland

en, Amartya
Professor für Ökonomie
und Philosophie,
Universität Harvard
USA

Şener, Sani
Vorstandsvorsitzender,
TAV Airports Holding Co.
Türkei

Sokolov, Maksim
Minister für Verkehr
Russland

Streiner, Scott
Assistant Deputy Minister
of Policy,
Transport Canada
Kanada

Sun, Jiakang
Executive Vice-President,
COSCO
China

Threlfall, Axel
Hauptmoderator, Reuters TV

Tretheway, Mike
Chefökonom
und Chief Strategy Officer,
InterVistas Consulting
Kanada

Viegas, José
Generalsekretär,
Weltverkehrsforum

Washizu, Makoto
Präsident, Japan International
Transport Institute (JITI)
Japan

Weisbrod, Glen
Präsident,
Economic Development
Research Group
USA

Weng, Mengyong
Vizeminister für Verkehr
China

Wetzel, Dave
Vorsitzender,
Professional Land Reform Group
Großbritannien

Wolowiec, Aleksander
Vorstandsmitglied,
PKP Polnische Eisenbahn
Polen

Woodhouse, Michael
Assoziierter Minister für Verkehr
Neuseeland

Yamaguchi, Katsuhiro
Executive Officer,
Internationale Beziehungen und
Geschäftsentwicklung,
New Kansai International
Airport Company
Japan

Yeo, Hyung Koo
Vizeminister für Verkehr
Korea

Yıldırım, Binali
Minister für Verkehr
und Kommunikation,
Türkei

Zhou, Jichang
Vorsitzender,
China Communications
Construction Company (CCCC)
China

Veröffentlichungen zum Thema

1.
IRTAD: Road Safety
Annual Report 2013
540 Seiten;
ITF, Paris, Mai 2013
Kostenloses PDF

2.
Pedestrian Safety, Urban Space and Health
116 Seiten;
OECD, Paris, August 2012
€30
ISBN 978-92-821-0365-4
Auch in französischer Sprache

3.
Motion Magazine
Nr. 3, Mai 2012
54 Seiten;
Kostenloses PDF

4.
Sharing Road Safety Developing an International Framework for Crash Modification Functions
132 Seiten;
OECD, Paris, Dezember 2012
€40
ISBN 978-92-821-0375-3
Auch in französischer Sprache

5.
Better Regulation of Public-Private Partnerships for Transport Infrastructure
Roundtable 151
220 Seiten;
OECD, Paris, Mai 2013
€45
ISBN 978-92-821-0394-4
Auch in französischer Sprache

6.
Long Run Trends in Car Use
Roundtable 152
OECD, Paris (im Erscheinen)
ISBN 978-92-821-0592-4
Auch in französischer Sprache

7.
Understanding the Value of Transport Infrastructure
Guidelines for macro-level measurement of spending and assets
44 Seiten;
ITF, Paris, Mai 2013
Kostenloses PDF

8.
Spending on Transport Infrastructure 1995-2011. Trends, Policies, Data
56 Seiten;
ITF, Paris, Mai 2013
Kostenloses PDF

9.
Asset Management for Sustainable Road Funding
Discussion Paper No 2013-13
24 Seiten,
ITF, Paris, April 2013
Kostenloses PDF

10.
The Potential of Private Institutional Investors for the Financing of Transport Infrastructure
Discussion Paper No 2013-14
61 Seiten,
ITF, Paris, Mai 2013
Kostenloses PDF

11.
Airports in the Aviation Value Chain: Financing, Returns, Risk and Investment
Discussion Paper No 2013-15
30 Seiten,
ITF, Paris, Mai 2013
Kostenloses PDF

12.
Key Transport Statistics
6 Seiten;
ITF, Paris, Mai 2013
Kostenlos

International Transport Forum | 2014 annual summit

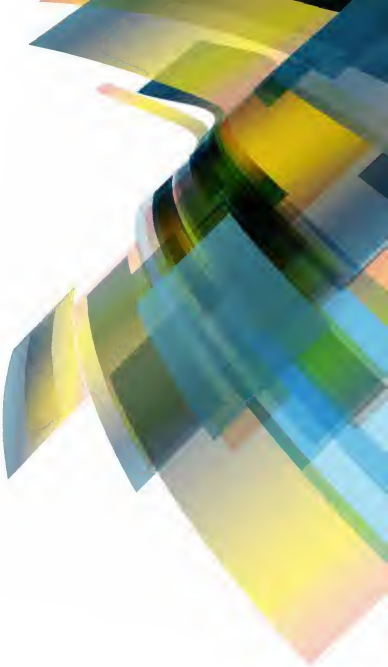
☑ Termin vormerken

für das Weltverkehrsforum 2014

Verkehr für eine Welt im Wandel

21. bis 23. Mai 2014, Leipzig

OECD



International Transport Forum
2 rue André Pascal
75775 Paris Cedex 16, France

T +33 (0)1 45 24 97 10
F +33 (0)1 45 24 13 22

E itf.contact@oecd.org
W www.internationaltransportforum.org

2013-10 / Photo credit: echo3005 /Shutterstock